构建清史学科自主知识体系

编者按：深入开展中国南海及其周边地区的史地研究，既具有重要的学术意义，也可有力回应外方所谓“主权争议”问题。本期刊发的文章突破了以往常见的单纯地名考订思路，基于航线走向、船只航速等信息，结合现代数字地图技术，重新对一些关键地标和重要事件发生地进行定位，用作者的话来说，是构建了一套“新的知识体系”。同时，从文章引述的丰富史料，亦可一窥明清时期中国南海海上交通线路及中外交往发展情况。

“黄沙滩”与“黄沙队”新论

——以17—19世纪的航线、船速、海难为中心

曹树基　顾跃挺　许盘清

[摘要] 本文遵循“地貌—航线—港口—船速—海难—打捞”的论证逻辑，采用地图测距的方法，经计算认为与《纂集天南四至路图》有关的四幅地图皆有记实性质，所绘之“黄沙滩”皆为越南近岸的浅滩及礁石地带，亦即19世纪30年代以前西文地图标注的“Pracel牛角”北部海域。通过对于船速的计算，本文确定17—19世纪航海史上的风阻与海难主要发生在这一区域。“Pracel牛角”之西为内行航线，其东为外行航线，包括占婆岛与李山岛在内的“Pracel牛角”北部既是海难事故的多发地带，也是18世纪“黄沙队”打捞沉船的主要场所。越南方面提出的证据，没有一条可以证明越南船只以及“黄沙队”到达过西沙群岛。

[关键词] 黄沙滩　黄沙队　Pracel牛角　航线　船速　海难

[中图分类号] K249　**[文献标识码]** A　**[文章编号]** 1002－8587（2024）－04－0001－27

越南方面认为，除了《大国安南画图》《大南一统全图》之外，还有一些地图可以证明“黄沙”或“长沙”之类的地名指的是今天的西沙群岛；有一批古籍中的记载可以证明“黄沙队”

[收稿日期] 2023-03-18
[作者简介] 曹树基（1956—　），男，香港大学人文与社会科学研究所教授，shujicao@hotmail.com；顾跃挺（1960—　），男，自然资源部海洋发展战略研究所古地图研发中心特聘研究员，北京 100860，gu_yueting@hotmail.com；许盘清（1955—　），男，自然资源部海洋发展战略研究所古地图研发中心主任、特聘研究员，北京 100860，bj200812@126.com
[基金项目] 国家社科基金项目“越南与中国南海地名考证及历史地理信息平台建设研究”（18BTQ048）资助成果。

在西沙群岛的活动，而“黄沙队”的活动则可以证明17世纪以来越南对于西沙群岛拥有主权。关于这一主题，中越双方争论颇多，本文拟就此主题展开再讨论。

一、资料与方法

（一）资料

本文用于讨论的地图，主要是17世纪越南一位名叫杜伯的儒生编纂的《纂集天南四至路图》中对于地图的注释，以及17—19世纪几名越南及法国学者根据这些文字补充绘制的四幅“堺葛鐄”（译名“黄沙滩”）图。本文用于讨论的资料，主要有18—19世纪的《抚边杂录》《大南一统志》《大南实录》等。《抚边杂录》系手抄流传，版本很多，越南学者黄春瀚对于各版本中有关李山岛及“黄沙渚”的不同记载进行校订，提出一个比较合理的新文本。《大南一统志》有嗣德十八年（1865）版与维新三年（1909）版。本文以嗣德十八年版为基础，参照越南学者瀚源引用的维新三年版进行综合讨论。①在此问题上，越南方面以黄春瀚、瀚源两人的观点最具代表性，②一直是讨论的中心。近些年来，黎蜗藤也参与了这一讨论。黎氏坚持“黄沙即西沙群岛”说，③从而成为本文的论争对象之一。

中国学者如韩振华、戴可来、于向东、李金明等，除了证明上引越南文献中的“黄沙滩”系近岸沙礁而非西沙群岛外，还引用17和19世纪中国人撰写的《海外纪事》④与《越南地舆图说》⑤两种著作，加强其论证。⑥本文拟对《海外纪事》与《越南地舆图说》进行更深入的解读，将中国古籍与越南古籍进行比较，可以发现某种意义上，中国古籍的记载显得更为可靠。而在后文将讨论的法国商船“圣米歇尔号”沉没案中，越南方面的记载则较法文资料更加准确。

中国学者吴凤斌根据越南铜鼓上的船只图像，判断此类弓形小船仅能在江河中行驶，开到大海中去是要覆没的；⑦戴可来与于向东则认为越南人“驾小钓船”到不了西沙群岛。本文将计算这类“私小钓船”的船速，对三位学者的观点进行印证。吴凤斌同一文中，又根据《抚边杂录》的记载，认为在中国渔民对“万里长沙”即西沙群岛进行开发与经营的同时，越南方面只派出不懂航海的军人来此偷窃“艚物”，即海难沉没之物。本文则认为，迄今为止，未发现任何一条19世纪及其以前越南人航行至西沙群岛的记载。

（二）方法

在本文写作之前，笔者曾通过古今地图投影与数字地图测距的方法，对越南古地图进行研判，证明19世纪中叶刊行的《大南全图》与《大南一统全图》中的“黄沙”或“黄沙牛角”海域，都是近岸岛礁。⑧本文则主要采用史料分析与数字地图测距相结合的方法，确定“黄沙滩”

---

① 关于《大南一统志》的版本，参见牛军凯：《大南一统志嗣德版刊序》，（越南阮朝）国史馆编：《大南一统志嗣德版（法国亚洲学会藏抄本）》第1册，西南师范大学出版社、人民出版社，2015年。

② 黄春瀚：《黄沙群岛》；瀚源：《证明许多世纪以来越南在黄沙和长沙群岛享有主权的一些汉文资料》，阮雅等著，戴可来译，白东岳校：《黄沙和长沙特考》，商务印书馆，1978年，第8–22、23–80页。

③ 黎蜗藤：《被扭曲的南海史：二十世纪前的南中国海》，五南图书出版公司，2016年，第334页。

④ 大汕撰，余思黎点校：《海外纪事》卷1，中华书局，1987年。

⑤ 盛庆绂：《越南地舆图说》，张汝鸿编：《历代地理外纪史籍丛刊》第91册，北京燕山出版社，2018年，第119–400页。

⑥ 韩振华编：《南海诸岛史地考证论集》，中华书局，1981年；戴可来、于向东：《〈抚边杂录〉与所谓“黄沙”“长沙”问题》，《国际问题研究》1989年第3期；李金明：《越南黄沙、长沙非中国西沙南沙考》，《中国边疆史地研究》1997年第2期。

⑦ 吴凤斌：《关于越南“黄沙”和“长沙”的问题——驳武海鸥〈越南对黄沙和长沙两群岛的主权非常明确，不容争辩〉一文的谬论》，《南洋问题》1981年第2期。

⑧ 曹树基等：《越南近岸岛屿与“黄沙牛角”的性质——以〈大南一统全图〉为中心》，待刊。关于“牛角”的具体地貌与方位，参见本文图4与图6。

的长度及离岸距离，航线的走向及港口所在，各种船只的航行速度，海难的发生地点等。概括地说，本文将建立起一个新的知识体系，遵循“地貌—航线—港口—船速—海难—打捞”的论证逻辑，重新展开对于“黄沙滩”与“黄沙队”的研究。

本文分以下六节展开：其一，“黄沙滩”的地理位置；其二，“牛角”航线与港口；其三，大汕航行史上的船与船速；其四，与“牛角”有关的几宗海事案；其五，“黄沙队”的活动；其六，北越的“长沙”与“黄沙队”的性质。

二、“黄沙滩”的地理位置

关于“黄沙滩”的长度与离岸距离，最重要的资料见于《纂集天南四至路图》的注释。关于该书版本，黄春瀚、瀚源、黎蜗藤等均有详细讨论，本文择其要而引之。

（一）“堺吉鐄”及其长度

依越南学者的最新观点，1686 年越南儒生杜伯撰《纂集天南四至路图》四卷，每卷都有附文字注解的地图。瀚源引用的版本是 1962 年西贡出版的《洪德版图》，《洪德版图》是一本越南古地图集，藏于日本东洋文库。这个版本中的《纂集天南四至路图》没有“堺吉鐄”或“堺葛鐄”（见图 1 左图）。[①] 图 1 右图出自黎蜗藤著作，来源为“其他一些越南著作”，且“似乎是《洪德版图》的一个扩充”，因为“那张图中完全显示了黄沙滩”（位于下方）。[②] 因此，可以将右图当作左图的增补。法国学者马伯乐（Henri Maspero）认为右图绘制于 1741 年。[③]

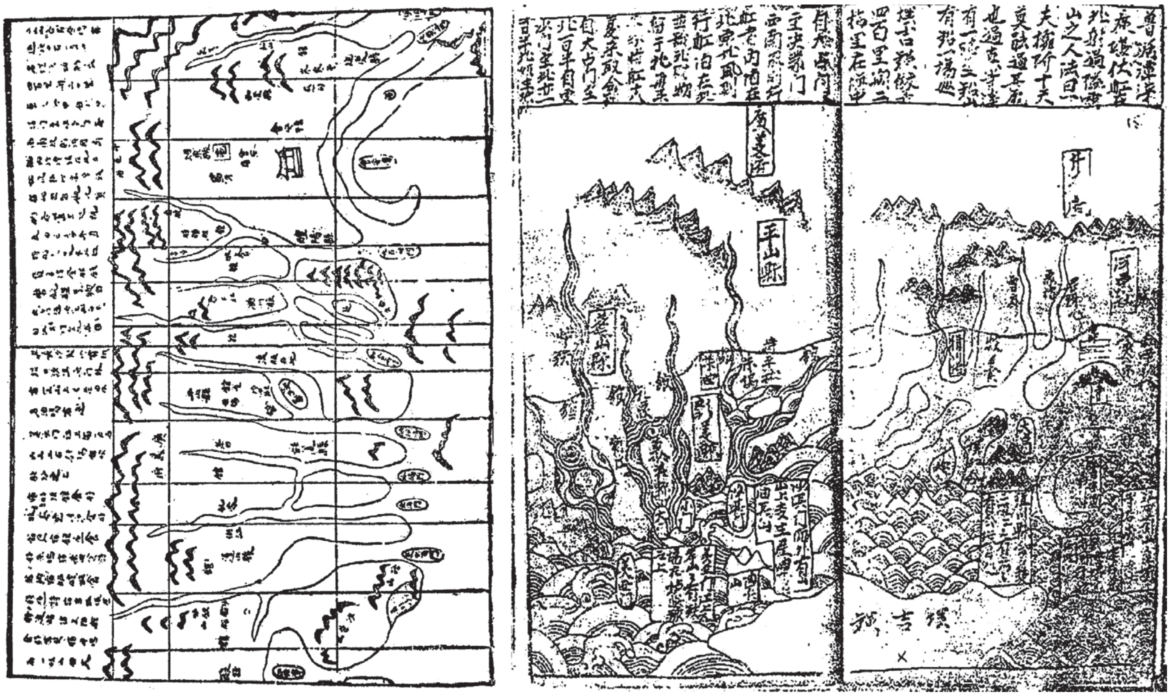

图 1　不同版本的《纂集天南四至路图》（左图：《洪德版图》版；右图：1741 年版）[④]

---

① 瀚源：《证明许多世纪以来越南在黄沙和长沙群岛享有主权的一些汉文史料》，《黄沙和长沙特考》，第 52 页。

② 黎蜗藤：《被扭曲的南海史：二十世纪前的南中国海》，第 328−329 页。

③ 黄春瀚：《黄沙群岛》，《黄沙和长沙特考》，第 11 页。

④ 本文中引用或重绘的所有地图均经中华人民共和国自然资源部地图技术审查中心审查通过，除单独注明之外审图号均为 GS（2024）1051 号，以下不再一一注明。

“堺吉鐄”“堺葛鐄”为越南按口语读音创制的文字（“字喃”），意为“黄沙滩”。由于越南人称西沙群岛为“黄沙”，于是图 1 右图中的“堺吉鐄”就被认为是西沙群岛。兹将该图之右页上方注释文字的后半部分与左页上方的注释文字识读如下，并命名为“纂集 1”。

> 堺吉鐄仿长四百里，阔二拾里，在海中。自大占门至沙蒙门，西南风划行舡者内行在此，东北风则行舡泊在此，并饥死。财物留于此。每年冬季将舡十八只来取金银。自大占门至此一日半，自云沙门至此亦一日半。

这段文字是对“堺吉鐄”进行说明的最古老的文字。近期，越南政府有关网站公布了一个不明年代的版本，图上虽然没有绘上“堺吉鐄”或“堺葛鐄”，却有一长段更为详细的注释，说明“堺葛鐄”即“黄沙滩”所处之海域情况，兹命名为“纂集 2”（详见图 2 左图，同一网站还发布了图 1 右图的高清版本，见图 2 右图）。

> 海中有一长沙，名堺葛鐄，约长四百里，阔二十里，卓立海中。自大占海门至沙荣门，每西南风，则诸国商舶内行漂跋在此；东北风，外行亦漂跋在此，并皆饥死。货物各置其处。阮氏每年季冬月将船十八只，来此取货，多得金银、钱币、铳弹等物。自大占门越海至此一日半，自沙淇门至此半日。其长沙处亦有玳瑁。沙淇海门外有一山，山上多产油木，名油场。有巡。①

图 2　不同版本的《纂集天南四至路图》（左图：不明年代注释版；右图：1741 年高清版）

图 2 左图与图 1 右图内容差异很大，风格也大不相同，但其中的文字注释却是针对图 1 右图中的“堺吉鐄”展开的。长期以来，“纂集 2”一直为中越两国学者引用并讨论，“纂集 1”

① 越南人民报网，http://cn.nhandan.org.vn/documentation/histories-pictures/item/2111901-%E8%AF%81%E6%98%8E%E8%B6%8A%E5%8D%97%E5%AF%B9%E9%BB%84%E6%B2%99%E3%80%81%E9%95%BF%E6%B2%99%E6%8B%A5%E6%9C%89%E4%B8%BB%E6%9D%83%E7%9A%84%E7%8F%8D%E8%B4%B5%E8%B5%84%E6%96%99.html，2022–08–22。

几无人问津。实际上，“纂集 2”对“纂集 1”至少进行了四点修正：（1）将“堺吉鐄”改为读音相近的“堺葛鐄”，虽不重要，但据此可知图 2 左图为后出；（2）将“仿”字改为“约”字，更确切；（3）不仅记载了“内行”航线，而且准确地记载了“外行”航线；①（4）将“沙蒙门”改为“沙荣门”。

从这两段释文可知，“堺吉鐄”是一片长达 400 里、宽 20 里②的沙洲，越南学者认为这是西沙群岛，中国学者认为这是越南的近岸浅滩。事实上，从 16 世纪至 19 世纪初，西文地图上一直绘有一条较“堺吉鐄”更长的“Pracel”浅滩，因其形如牛角，笔者称其为“Pracel 牛角”。③其北端之西侧有两个著名的岛屿，一是占毕罗岛（又称尖碧萝，今占婆），其对岸是大占门、沱瀼门（今土伦）与会安；二是外罗山岛（今李山），岛上有山峰名油长山，其对岸是平山与沙淇门。

“纂集 2”中“自大占海门至沙荣门”的描述，不仅标识“诸国商舶”“漂跋在此”，而且说明两者分居“堺吉鐄”的北端与南端。虽然“沙荣”一地遍寻不获，但在与平定省接壤的广义省德普县，有一个地方名曰“沙黄”，其越南音本读“Sa Hoang”，后因避讳广南阮主阮潢（Nguyen Hoang）的名字，改称“Sa Huynh”。④今天此地有一个名为“沙黄”的火车站。

“堺吉鐄”即“黄沙滩”的起点为大占海门，终点为沙黄。这样，从大占海门至沙荣则为“堺吉鐄”的长度，约 400 里。从“沙黄”出发，经李山岛向“牛角”西北端，共计 219 千米。如果以“牛角”西北端为始点，向南垂直至沙黄水平方向，全程则为 204 千米，与“纂集 1”与“纂集 2”的记载相近（如图 3 所示）。据此可知，“堺吉鐄”就是“Pracel 牛角”的北部，而从“堺吉鐄”至“堺葛鐄”，表明 17—18 世纪越南学者对于“Pracel 牛角”北部海域认识的细化与完善。

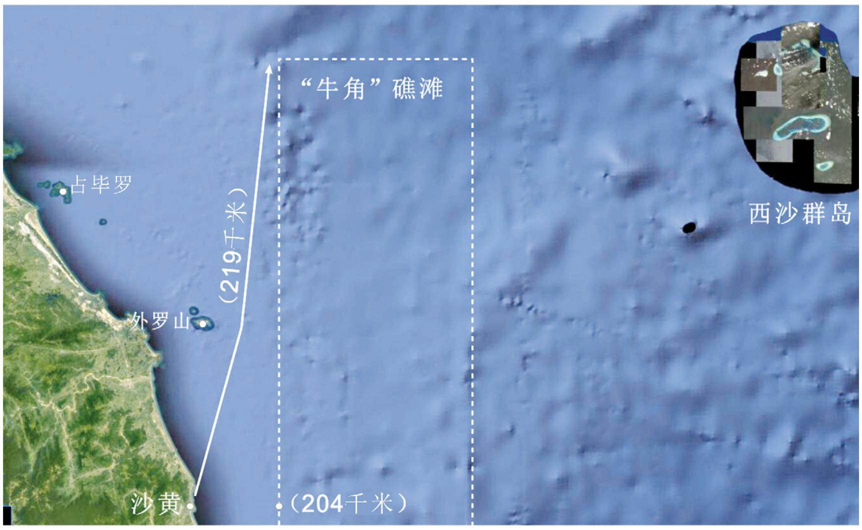

图 3　从沙黄至“牛角”西北端的距离

① 沿着越南海岸与近海浅滩（即本文中的“Pracel 牛角”）之间的航道航行，称为“内行”；航道偏向浅滩外侧，称为“外行”，参见后文图 6。

② 韩振华认为越南 1 里约等于 1.35 千米（韩振华：《驳越南当局所谓黄沙、长沙即我国西沙、南沙群岛的谬论》，《人民日报》，1980 年 8 月 1 日，第 7 版），这样“黄沙滩”长达 540 千米（400 × 1.35），但其未给出折算依据，本文不采。依清代营造尺 1 尺等于 32 厘米的标准（吴承洛：《中国度量衡史》，上海书店，1984 年，第 66 页），1 里 =576 米。假定越南每里的长度与中国相同，据此计算“堺葛鐄”长度为 400 × 0.576=230.4 千米。

③ 早期西文地图文献中 Pracel（葡萄牙语）、Paracel（英语、法语）两词均很常见，在不同时期和语境下的所指也有差异，本文中的“Pracel 牛角”专指西沙群岛以西的浅滩，而非后来被称为“Paracels”的西沙群岛。概念辨析详见许盘清等：《中国人的航道：论南海“Pracel 牛角”的性质——以 16 世纪西文古地图为中心》，《云南师范大学学报（哲学社会科学版）》2022 年第 6 期。

④ 本文写作中的越南文字释读，以及越南史地名词的解释，得到蔡晓戈先生的大力帮助，谨致谢忱。

（二）“堽吉鐄”的离岸距离

图4左侧的三幅地图从上到下可以分别命名为图4a、图4b与图4c，按比例尺由小到大排列。这三幅地图与图1右图同源，但对“堽葛鐄”的画法却大不相同。图4a是《交州志·广南处图》，明命朝（1820—1840）重绘本，作者不详；图上所书“广南处三府”，分别为升华府、广义府、归仁府。图4b是马伯乐《黎朝过广南路图》，据1741年《纂集天南四至路图》即图1右图重绘。图4c为法国人迪穆蒂埃（Gustave Dumoutier）《黎朝过广南路图》，是其1896年一篇论文中的重绘本。

图4a的比例尺最小，涉及三个府境；图4b可以看作图4a的放大版；图4c的比例尺更大，从“大门”“小门”这两个港口可见。在图4c中，“牛角”中依南北方向写着“长沙过一日”五字，似可理解为上引“纂集2”中“自大占门越海至此一日半，自沙淇门至此半日”的另一种表达——或一日半，或半日，平均为一日。这意味着，直到19世纪末，越南和法国学者均将“长沙”理解为近岸岛屿。

这一算法还可以更加细致。从数字地图上测得沙淇门距离李山岛的距离为36千米，可知半日船行36千米；又测得占毕罗至“黄沙滩”西北角的距离为106千米，约为36千米的3倍。半日为一个单位时间，3个单位时间即为一日半。这一计算是不包括夜航的，事实上，“自大占门越海至此一日半”中也没有说明需要夜航。

在“纂集1”中，从大占门至“堽吉鐄”的航程为一日半，从云沙门至“堽吉鐄”的航程也是一日半，在其作者看来，“堽吉鐄”的北部与南部至岸边的距离是大体相等的。但这并不符合事实，“堽吉鐄”北部距离海岸远，南部距离海岸近。根据“纂集1”文意，云沙门应与沙荣相邻，或者根本就是一地两名。但在图3中可测得从沙黄至“堽吉鐄”的距离只有64千米，其航程无论如何也不需要一日半。于是，“纂集2”将云沙门改为“沙淇门”。假如外罗山也是“堽吉鐄”的一部分，那么，沙淇门至外罗山的距离正好是36千米。这样，“纂集2”在修正“纂集1”错误的同时，增加了一个从沙淇门至“堽葛鐄”的距离，航程改为半日。沙淇门在云沙门之北约60千米，也即“纂集2”将“堽吉鐄”的长度缩短了约60千米，也是不合事实的。这一错误可能与绘图者将沙淇门置于油长山（位于外罗山）之北有关。

不过，从图1右图中“堽吉鐄”与油长山的位置看，“堽吉鐄”并不结束于油长山，而是向南又延伸了约1/6自身长度。而从数字地图上测得从“牛角”西北角至与李山岛中心区域平行处的距离为126千米，以前文估算“黄沙滩”总长约204千米计，还有78千米分布于李山岛中心之南的海域。也即李山岛位于“黄沙滩”自北向南方向上62%的位置。

在图4b中，李山岛处于“黄沙滩”的中段约50%位置。尽管不完全准确，但大致合理地描绘出了长达200余千米的“堽吉鐄”全貌。仅从“堽吉鐄”长度来说，以上同属《纂集天南四至路图》系列的几幅古地图不完全是写意的，也具有写实的一面。需要指出的是，在图4b中，“沙淇门”仍在油长山之北；在图4c中，沙淇门正对油长山，稍有误差。实际上，沙淇门在油长山之西南36千米处。由于占婆岛与李山岛均距岸太近，在小比例尺地图中，无论怎样描绘“堽吉鐄”，都可能与海岸发生粘连，所以，《纂集天南四至路图》才将李山岛的图案东移，“堽吉鐄”也随之远离海岸。这是地图的一种绘制惯例，并不能视之为写意。

黎蜗藤批评韩振华“拿着尺子量阮主时代的四张地图，以证明大长沙的经纬度和西沙群岛不符”，并认为韩“无视东方地图中的海岛位置和大小都极不准确的事实才会做这种没有价值的分析”。[①] 这一批评非常不妥。本节证明，传统的写意地图也有纪实的因素。况且，图4b与图4c的作者并不是东方人，而是具有现代地图概念的法国学者。

---

① 黎蜗藤：《被扭曲的南海史：二十世纪前的南中国海》，第399页。

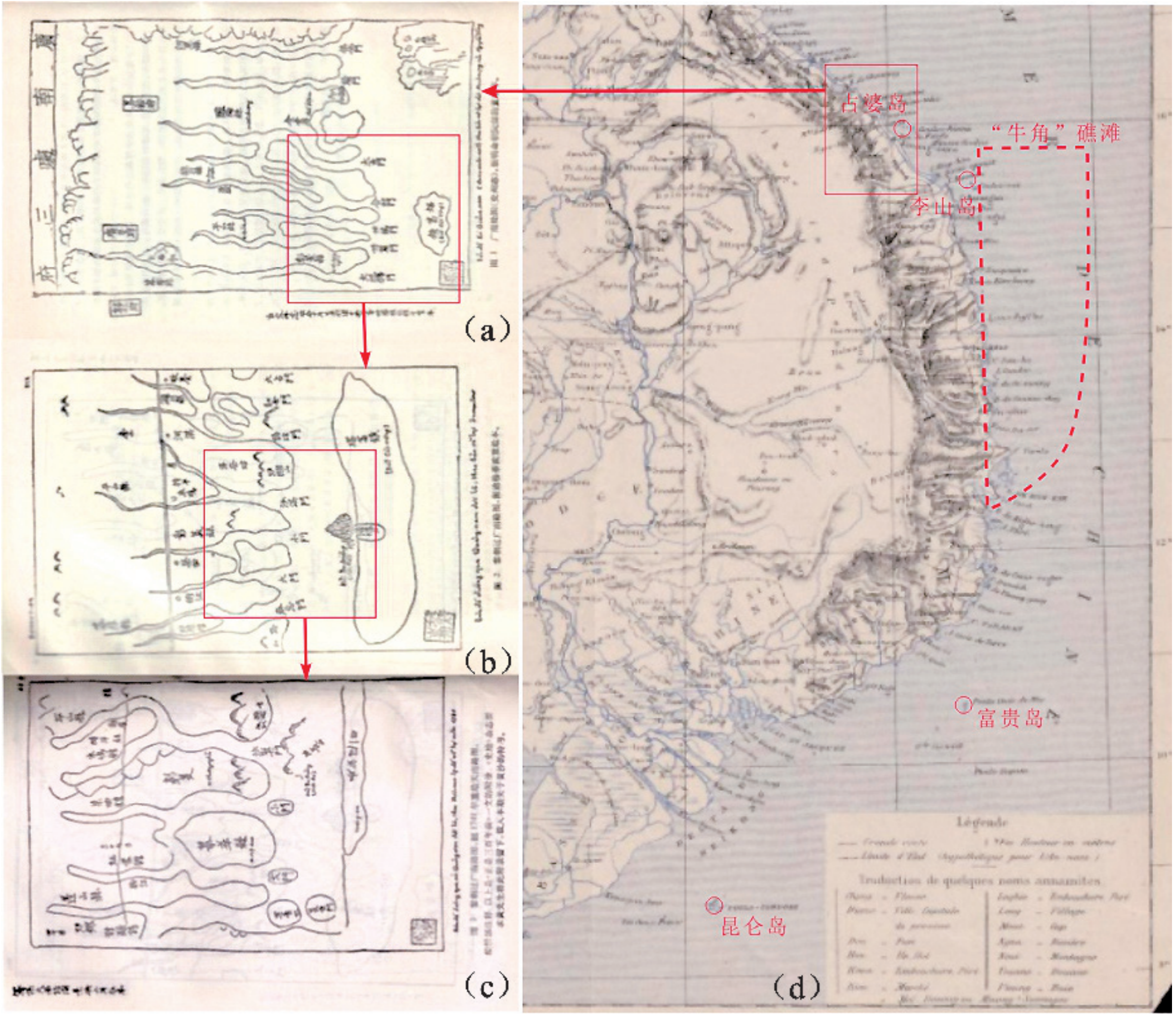

图 4　三幅记录“黄沙滩”的地图（a、b、c）及其在《越南全境舆图》[①]（d）上的位置

三、“牛角”航线与港口

在确定了 17 世纪以来越南古地图中“黄沙滩”的地理位置之后，就可以进一步讨论航线与港口的关系。“纂集 2”明确提出内行航线与外行航线，占毕罗与外罗山是航线上的两个重要港口。

（一）航线与港口

早在 1529 年，地亚哥·利伯罗（Diego Ribero）绘制了《包含全部已知世界的环球地图》（*Carta universal en que se contiene todo lo que del mundo se ha descubierto fasta agora*,下文简称《环球地图》，其越南沿海部分见图 5），该图对于内行航线有如下说明。

> 如果风或浪来自（西南）30 度方向，这些浅滩会出现白浪花，这时候，你就将浅滩调至左舷方向，赶紧驶向其他海域。[②]

① 原图网址：https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b84389400，2022−04−21。绘图者为法国人吕推（Jules-Léon Dutreuil de Rhins），绘制于 1879 年，原图名 *Indo-Chine Orientale*，中文图名为笔者所加。

② 原图网址：https://www.loc.gov/resource/g3200.ct002450，2022−04−21。

直到 1813 年，英国航海指南仍然提醒船只在西南季风季节与夜间航行时的航线控制在离越南海岸线 8–11 千米。①

图 5 在占毕罗处标有 4 个红色实心圆点，外罗山处有 1 个红色实心圆点，对照现代地图，推测代表较大的岛屿。在这两处东面又有 9 个红色实心圆点，呈东北—西南走向，可能代表岛屿或礁石。实心圆点之下是呈“牛角”状排列的淡色空心圆点，提示航行者注意这些可能造成灾难的浅滩。在现代地图上，“牛角”应当更贴近海岸，但为了清晰地绘制出危险的“牛角”，并加以文字说明，绘图者不得不将标记外移。

图 5 《环球地图》中的越南沿海与“牛角”浅滩（审图号：GS（2016）2945 号）

将图 4 与图 5 联系起来，可知讨论的“堘吉鐄”或“黄沙滩”其实就是《环球地图》中“牛角”北部，由一系列岛屿、浅滩、暗礁组合而成，也是航行中要特别注意的危险海域。“纂集 2”中“漂跋在此，并皆饥死”者，不仅有那些经外行航线航行的商船，也有经内行航线航行的商船。占毕罗与外罗山不仅是这两条航线上最重要的港口，也是两条航线中最复杂的海域，海难多发生在这两处地点之间或附近（如图 6 所示）。一门打捞沉船货物的生意随之兴起，于是有了“黄沙队”的故事，即上节“纂集 1”提到的“每年冬季将舡十八只来取金银”之事。这条记录不晚于 1741 年，而更早的记录可追溯到 17 世纪末大汕和尚所撰《海外纪事》（详见后文）。

从图 6 看，外行航线距离西沙群岛西南的中建岛约有 100 千米，距离西沙群岛西北的北礁约有 40 千米。中建岛与北礁都不是港口，不能为船员提供淡水。这样一来，从广东来往越南的船只，如果走外行航线，必须穿越“牛角”才能抵达外罗山或占毕罗。这意味着，在这一海域，只要一个地方标明有港口，就说明这个地方处于“牛角”航线之上。

① “我们沿着占婆岛离岸 2 里格（1 里格 =3 海里≈ 5.56 千米）向东行驶，然后转向南和西南偏南航行 80 里格，为能看到陆地，离岸 1.5 里格或至多 2 里格，以避免在海上流向 Pracel 的洋流。”原文见 François Froger, *A Journal of the First French Embassy to China, 1698–1700*, translated by Saxe Bannister, Thomas Cautley Newby, 1859, pp. 156–157。关于该航线更为详细的论述，参见许盘清等：《中国人的航道：论南海“Pracel 牛角”的性质——以 16 世纪西文古地图为中心》一文。

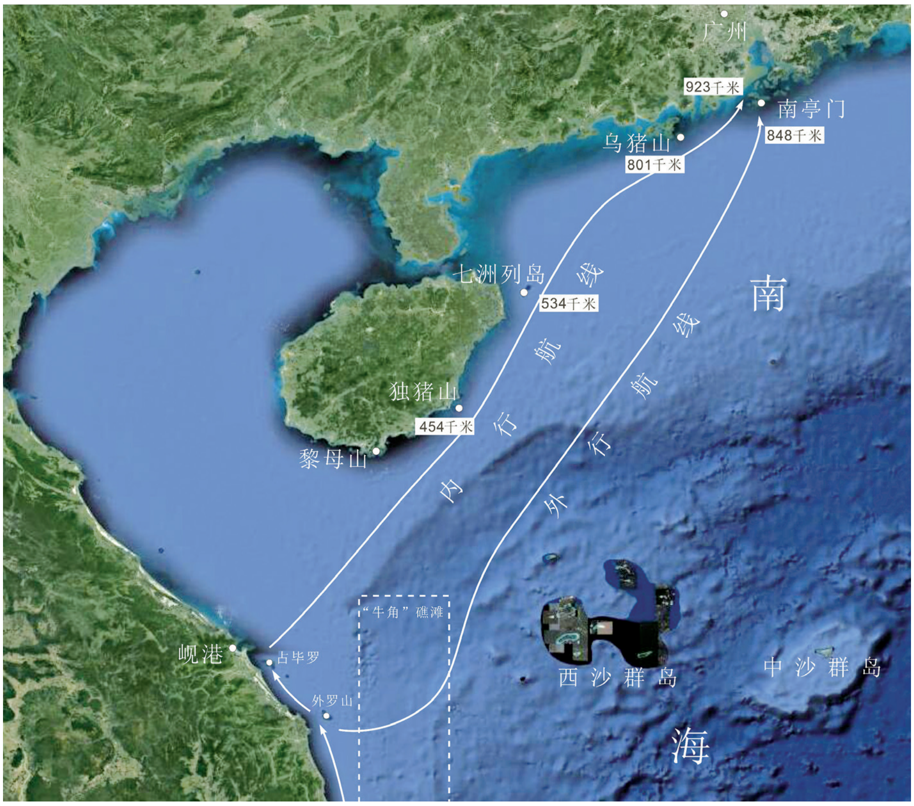

图 6　内行与外行航线

（二）《越南地舆图说》中的外罗山

光绪十九年（1893），盛庆绂撰，吕调阳注的《越南地舆图说》刊行，有如下记载：

> 平山县安永社，村居近海，东北有岛屿，群山重叠，一百三十余岭（原注：按即外罗山），山间又有海，约隔一日许或数更，山下间有甘泉，中有黄沙渚（原注：按即椰子塘），长约三十里，平坦广大，水清澈底，诸商船多依于此。①

这段文字中包括 5 个要素：（1）安永社位于近海之岸，但不在海中；（2）其东北海中有岛屿，为外罗山；（3）外罗山海域有岛礁 130 余；（4）岛礁之间有黄沙渚，长约 30 里，即椰子塘；（5）有淡水，还有港口。鉴于这段描述中的前 4 个要素与下引 18 世纪刊行的《抚边杂录》相同，文字也相近，黎蜗藤认为盛庆绂的原著参考了《抚边杂录》。② 值得讨论的问题在于，盛庆绂如何能读到越南人著作的《抚边杂录》，以及吕调阳为什么会在注释中确定这段文字所指为外罗山。

盛庆绂在《序》中说：

> 初余于书肆中得一断烂册子，纪越南郡国州县、山川物产略具，颇与中朝缙绅、爵秩书无甚差异。然详北圻而略于南圻，如最为著称之农耐，柬埔寨港口，书中皆不载，尝以为恨，置高阁久之。

据《海国图志》，“农耐”又作“龙奈”“禄奈”“禄赖”，③ 原真腊国故都，位于越南南部的堤岸（Cholon）及西贡（Saigon）一带，现为胡志明市。17 世纪以降，真腊国逐渐为越南所

---

① 盛庆绂：《越南地舆图说》卷 1《广义、思义府平山县》，《历代地理外纪史籍丛刊》第 91 册，第 11 页。参见吴凤斌：《关于越南“黄沙”和“长沙”的问题——驳武海鸥〈越南对黄沙和长沙两群岛的主权非常明确，不容争辩〉一文的谬论》，《南洋问题》1981 年第 2 期。

② 黎蜗藤：《被扭曲的南海史：二十世纪前的南中国海》，第 344 页。

③ 魏源撰，陈华等点校注释：《海国图志》卷 5《东南洋一・越南一》，岳麓书社，1998 年，第 354 页。

占。这段文字说明盛氏对于越南及柬埔寨的历史与地理并不陌生，《序》中又述其与越南使臣的交往：

> 光绪初元，越南修贡于朝，道经湖南。余适备员知府，奉长官文书，充护贡官，与越南陪臣讨酒往还，迄两月之久。中间尝与讲论彼中风土、形势、险要，其陪臣辄若危苦惕怵，欲吐仍茹，不肯竟其说。余亦愀然，未忍苦于求索，以伤其志意，但于酒酣耳热，旁推侧证，时得其三四而已。

据同治《永新县志》卷 11《选举志 · 进士》及其他资料，盛庆绂系同治元年（1862）进士，同治七年任芷江知县，历署巴陵、临湘县，候补知府。可知盛氏应在岳州府候补知府任上充任护贡官，陪同越南使臣。在这两个月中，盛庆绂不断向越南使臣打听越南“风土、形势、险要”，虽然不是每问必答，却仍有收获。

吕调阳（1832—1892），四川彭县人，光绪间先后主讲九峰、凤楼等书院，以经世致用之学及历史、舆地、训诂、考据等教授生徒，光绪四年曾助张龙甲重修《彭县志》。吕调阳为《越南地舆图说》作注的原因不详。仅从学术背景看，他不可能无根据地将安永社东北的岛屿定为外罗山，以及将“黄沙渚”定为“椰子塘”。在光绪十九年版《越南地舆图说》中，吕氏注释似乎只此两条。

“椰子塘”也见于《顺风相送》与《指南正法》之“外罗山”条，因此黎蜗藤认为吕氏的这一注释抄自这两种海道针经。[①] 但《顺风相送》与《指南正法》在国内失传已久，民国年间才由向达在英国牛津大学发现 17 世纪上半叶的抄本，并抄录回国；原书影印本近年出版。[②] 除此之外，国内一直没有发现其他版本。吕氏能够读到此书，并将其内容移至《越南地舆图说》的可能性不大，黎蜗藤的看法至少是缺乏根据的。事实上，至 19 世纪，外罗山是越南—中国航线上重要的避风港，已经成为常识。

黎蜗藤书中引用了 1883 年版《越南地舆图说》卷首《越南全图》，其“四牌第二”与“四牌第三”拼接后，“黄沙渚”位于广义省平山县新州港对岸（图 7 左图）。[③] 从形状看，“黄沙渚”非常接近李山岛（图 7 右图）。也就是说，如同上文中《纂集天南四至路图》系列地图，作为传统舆图的图 7 左图虽是写意，但仍具写实性质。此外，右图李山岛上的大水塘，应当是雨水积蓄而成，或许就是“椰子塘”这一别名的由来。正因有较多的淡水资源，李山岛才能成为来往船只的补给之地。

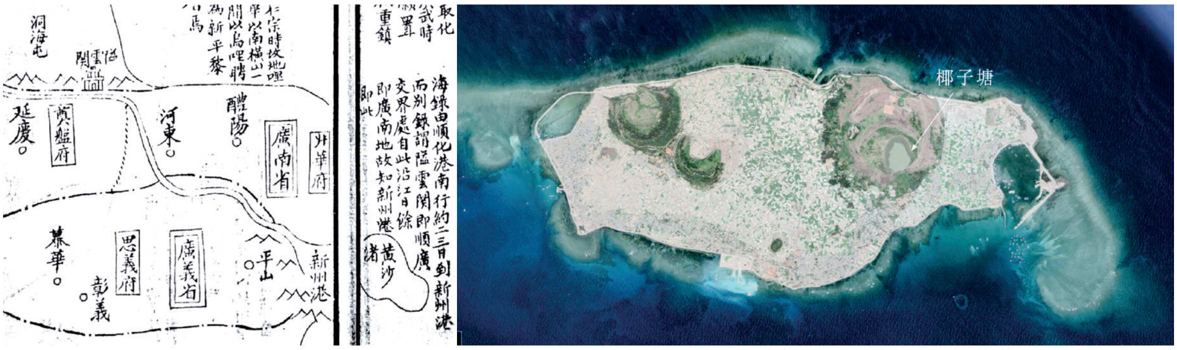

图 7 《越南地舆图说》中的“黄沙渚”（左）与数字地图上的李山岛（右）

---

① 黎蜗藤：《被扭曲的南海史：二十世纪前的南中国海》，第 346 页。
② 向达校注：《两种海道针经》，中华书局，1961 年；《顺风相送 指南正法》，中华书局，2017 年。
③ 盛庆绂：《越南地舆图说》卷首《越南全图》，光绪九年求忠堂本。收于《历代地理外纪史籍丛刊》的版本为光绪十九年重订本，无卷首《越南全图》。

总之，1883 年版《越南地舆图说》卷首《越南全图》以地图的方式，清晰地将平山县外海的李山岛确定为“黄沙渚”；1893 年版《越南地舆图说》中的吕氏注释，将平山县安永社东北有 130 余岭的广阔海域注为“外罗山”，又将其中广约 30 余里的“黄沙渚”注为“椰子塘”。显然，这里的“黄沙渚”其实就是《环球地图》中“牛角”礁滩之北端。《越南地舆图说》中的两种记载，与《抚边杂录》的相关记载可以相互比对和参证（详见第 6 节）。

四、大汕航行史上的船与船速

康熙三十四年（1695）春，广州长寿寺住持僧大汕，应越南顺化政权阮福周之请，渡海赴越，在顺化、会安一带居留一年半，次年秋归国。大汕将其见闻及在越南所写诗文，撰成《海外纪事》一书。[①] 本节以大汕和尚的航行史为例，主要讨论所涉航线各种船只的航行速度。

（一）从广州至占毕罗

康熙三十四年正月十五日上元灯节，大汕从广州西濠登舟，因潮退濠涸，船只无法进入珠江。当夜二更，即晚 10 时左右，大汕之舟借涨潮入珠江，“平明达黄浦……须臾并舟楼船”。比较而言，大汕搭乘的楼船“庞然大也”，船上容纳四五百人。由于相随大汕僧众多达 50 余人，行李很多，于是船主卸下一批货物，并将僧众行李卸下一半，方许开船。这一段材料说明了中国远洋商船载人载货的大致规模。[②]

十六日启航，大汕记载：“过午开船，风正潮随。两小船探水引路，双帆插花满挂。”当晚夜宿珠江，邻近东莞县治，是夜大雨，行李尽湿。十七日近午放船，至虎门搁浅。船工修船，大汕得以欣赏虎门胜景。十八日大汕之船缆定乌猪山，见“远近渔船数十艘，张帆往来”。十九日晨起时，船已出发，“竟日始抵极望之岛而止，岛名鲁漫山”。在这里还泊有一艘前往加喇巴的商船，较大汕所乘之船稍微小一些。当晚二鼓天，风雨大作，天崩地裂，持续二昼夜。尽管如此，大汕之船还是出发了。大汕称二十二日已抵琼州、安南界，天气炎热，“自后每日顺风止二三时，余俱泛泛洋海中，船虽动而行缓，汹涌之势少止矣”。二十七日将午之时，船员望见越南陆地之山峰。二十八日晚，船只驶入占毕罗港。以上行程材料说明，中国商船在河口或近海航行时，晚上是要停泊休息的。二十九日晨，越王派国舅前来相迎，接大汕前往都城顺化。大汕前往顺化之船，“舟内外皆丹漆，莹可鉴发，左右各二十五楫水军丁壮”，此船即后文所谓“红船”。[③]

需要指出的是，在这段文字中，大汕弄错了鲁万山岛与乌猪山岛的南北位置。鲁万山即大汕所称之“鲁漫山”，位于乌猪山之东北，珠江口外伶仃洋上，大汕之船应当先缆鲁万山，再宿乌猪山。另外，二十二日大汕抵达的只是琼州界，离安南界还很远。从数字地图上测得珠江口至占毕罗的里程为 923 千米（图 6），大汕之船共行驶了 9.5 天时间，每天行程 97.2 千米，这一速度远不及中国商船日行 160 千米的平均速度。[④] 这是因为十九日以后连续几天的暴风雨，迫使大汕之船停留了 2 天，实际用时 7.5 天，实际航速每天 123.1 千米；在这 7.5 天中，由于每日顺风只有“二三时”，航速较正常要慢。

（二）从顺化往会安

康熙三十四年六月，大汕从顺化往会安，拟从会安往占毕罗，再从占毕罗搭洋船回广东。

---

① 关于大汕生平，参见余思黎为该书所撰“前言”，大汕：《海外纪事》，“前言”第 1–11 页；陈清茂：《巨洋寒雨满征帆，到岸初春著夏衫——大汕和尚及其〈海外纪事〉之航海书写》，《人文与社会学报》第 3 卷第 8 期，2019 年。

② 大汕：《海外纪事》卷 1，第 1–2 页。

③ 大汕：《海外纪事》卷 1，第 2–8 页。

④ 关于中国商船的航行速度，参见许盘清、曹树基：《“广义七洲洋”与“西沙七洲洋”的地理位置——兼论历史时期南海地名的层级结构》，《南国学术》待刊。

关于这一行程，《海外纪事》记载很长，兹摘其重要者如下：

> 至廿八日三鼓时分，该伯监官拨红船、淀舍各八头，运载行李。侵早戒子四众骈集，众军执金枪刀排道，国人聚观者林立，从寺门直至河津。

护送大汕的船队有红船 8 艘、淀舍 8 艘，出发时间为六月二十八日清晨，送行者多，阵势壮观。接着，大汕描写了红船的样式、水手的动作与船行的速度：

> 船头坐一官，尾立一守舵者。每船棹军六十四人，中设朱红四柱龙架，横搁一木，如梆子。一军坐击之，棹听以为节，船应左则左，应右则右，或耶许，或顿足，无一参错者，悉于梆子命之……船长狭，状如龙舟，昂首尾，丹漆之……转至大河，数船雁列，众军鼓勇，行如矢疾。注目两岸，莫辨马牛。将午，抵河中寺。[①]

后有河中寺附近景观，如“极望弥漫，为洋海奥区，波涛冲激所不及，浅濑淤泥，水草交加”之类描写，兹不一一。中午大汕一行入河中寺用餐，“斋毕，还舟解缆”，似乎没有过多耽搁，接着就是“暮至海口停船”。[②] 以此计算，大汕和尚一行，历时一整个白天约 12 个小时，行程从今顺化古城至顺化海口，数字地图上测得这段河流航道的距离只有 11.5 千米，可见船速之慢（图 8）。或问，以红船之快速，不足 12 千米的航程，何以费时一天？其实红船主要是礼仪性质，决定船队速度的是淀舍。假定在红船的激励下皇家淀舍有超常的发挥，又假定淀舍装运了大汕一行较多的货物，两相抵消，在天气正常情况下，以一天行驶 12 千米作为一般淀舍的航行速度，应当是合适的。

图 8　从今顺化古城至顺化海口的航行里程

---

① 大汕：《海外纪事》卷 3，第 68 页。

② 大汕：《海外纪事》卷 3，第 68–69 页。

在顺化海口停留数天，并与先行来到此地的越王告别后，七月初一日，大汕准备南下会安港。有人提议乘坐淀舍，大汕认为“淀舍迟重难行，旷日经久”，若遇风雨更有麻烦，决定乘红船。① 初一日夜及二鼓，8只红船出发。“众军奋力，棹起咸波……似数十条火龙，飞渡冈峦之上……东方既白……不知已入山环抱中”。② 假定“东方既白”为早晨5时，红船航行时间约为8个小时。测得从顺化海口到会安港的航道距离共116千米，红船每小时航行14.5千米。

（三）诸国行船在会安

结合大汕行程，可以再次讨论“堺吉镄”与海岸距离。前文从越南官方网站下载的图1右图高清版本即图2右图上，可以识别其下方的三处文字，兹命名为“纂集3”：

> （1）会安潭；（2）江中有山，山上有寺，名岳苦（？）寺；（3）北潭名茶钱潭，堪[伏舡]，诸国行船在此。

“会安潭”指的是会安港。它三面环山，一面临海。从顺化往会安，大汕至少到过四个寺庙：河中寺、三台寺、永和寺、弥陀寺。“纂集3”中有“岳苦（？）寺”，尽管对于“苦”字的识读并不十分有把握，但可以肯定，“岳苦（？）寺”不在大汕经历过的四个寺庙之列。不过，由于该寺位于江中，自然是在陆地范围内，不在海岛，更不可能建于西沙群岛。“北潭”亦名“茶钱潭”，应当是会安港的北侧码头，专门用来停泊洋船。“堪[伏舡]”中的“伏舡”两字，是根据图2右图上方的注释说明文字推测出来的。由于水深可以泊船，所以“诸国行船在此”。

这样，“诸国行船在此”便与“纂集2”中的“每西南风，则诸国商舶内行漂跋在此”形成呼应。据此推想，如果欧洲商船与越南做生意，一定走“堺吉镄”以西的内行航线，而前往中国或其他地方，则可能走“堺吉镄”以东的外行航线。这就表明，“堺吉镄”不可能是距离海岸远达300多千米的西沙群岛。

（四）占毕罗风阻

康熙三十四年七月二十日，大汕在占毕罗登船候风，不料病倒。二十七日，大汕要求次日启航，船主拒绝。大汕诚心祝祷，二十九日西南风渐起，次日大汕之船启航。《海外纪事》记载了从占毕罗前往广东的风信、潮流与航程中的险阻：

> 客有言：归帆风信，须及立秋前后半月，西南风猛，一帆风顺，四五日夜，便抵虎门。处暑后北风渐起，水向东流，南风微弱，不敌东归流急，难保为稳便矣。盖洋海中横亘沙碛，起东北直抵西南，高者壁立海上，低或水平沙面，粗硬如铁，船一触即成齑粉。阔百许里，长无算，名万里长沙。渺无草木人烟，一失风水漂至，纵不破坏，人无水米，亦成馁鬼矣。去大越七更路，七更约七百里也。先国王时，岁差淀舍往拾坏船金银器物云。秋风潮涸，水尽东回，一浪所涌，即成百里，风力不劲，便有长沙之忧。③

关于里程，测得从占毕罗出发，经海南岛东岸北上之“内行”航线至鲁万山，共923千米。以一帆风顺，航速较快，每日行驶8更（每更21.3千米）计，④ 也需要5.4天。“四五日夜”有点乐观，却也相差不多。但事实上，这一次航行极不顺利。

“客有言”之“洋海中横亘沙碛，起东北直抵西南，高者壁立海上，低或水平沙面，粗硬如铁，船一触即成齑粉”一句，似乎指的是一长条状浅滩，有礁石露出洋面，这片沙礁之滩是否存在？明正统六年（1441）吴惠出使占城，其日记曰：

> 正统六年七月，奉使占城，立嗣王。十二月某日发东莞，次日过乌猪洋；又次日过七洲洋，

---

① 大汕：《海外纪事》卷3，第74页。

② 大汕：《海外纪事》卷4，第68-69页。

③ 大汕：《海外纪事》卷3，第62页。

④ “更”为航海里程单位，关于每更里程数为21.3千米，以及每日航行更数的考订过程，详见许盘清等：《航线与里程：文昌七洲洋与西沙七洲洋的地理位置》，《中国历史地理论丛》2022年第1期。

> 瞭见铜鼓山；次日至独猪洋，见大周山；次日至交趾洋，有巨洲横截海中，怪石廉利，风横，舟触之即糜碎，舟人不胜恐，须臾风急过之；次日至占城外罗洋校杯墅口。①

“大周山”即“大洲头”，是独猪群岛中的一个小岛，有时人们也用“大洲头”指代独猪山。吴惠记载的是南下内行航线，与大汕前往越南的航线基本相同：东莞—乌猪洋—文昌七洲洋—文昌铜鼓山—独猪洋—交趾洋—外罗山，唯一的不同是该船不是以占毕罗，而是以外罗山为目的地。在距离外罗洋一日航程内的这个“巨洲”是一巨大的礁石浅滩，即“牛角”（见图 6）。测得占毕罗至这个浅滩西北角即“牛角”西北角的距离为 106 千米，又测得从外罗山至“牛角”西北角的距离约为 141 千米，均在中国商船日行约 160 千米的航程之内。看来，“Pracel 牛角”确实是航行的危险所在。②

至于这片浅滩的大小，《海外纪事》说“阔百里许，长无算”，即不知长度几何。这一描述的对象不像是“牛角”海域，也不像是西沙群岛，却成为越南方面主张“黄沙滩”为西沙群岛说的重要支撑，并将后文“先国王时，岁差淀舍往拾坏船金银器物”的地点，进一步与西沙群岛挂钩。但根据大汕的航行经历，可以推知“长沙”仍然是“牛角”而非西沙群岛。李金明曾引大汕“舟所进几与所退相敌”的记载，推测该船此行之航程，③ 受此启发，以下通过航行时间来推算航行里程。

> （七月）三十日④鸣锣起锭，数十田姑艇缆带出口，风正满帆，渴望得归，此乐何似！是夕也，木湾梦一人裘带都雅，梦中惊异……梦醒历历，乃述与余，不知何意。是时船正疾行，皆不理论，而南吹渐微，舟所进几与所退相敌。顷刻大雨，北风猛作，势不可支，举船尽以长沙为忧。余披衣持咒。久之，东南一阵飓风陡起，黑夜云霾，手不见掌，各仓惶听命。总管见龙行隐隐，飞舞于船左右。约一更龙去……平明霁色，见山痕澹澹，不数十里外，仍是尖碧萝也。随风竟返至山港，舟人击鼓赛神，各加额曰：“余生再造也。”连日风浪滔滔，海边小船，尽推沙坂之上。⑤

三十日启程时间难以判断是白天还是晚上，从“是夕”一词看，似乎出发时天还未亮。出港时西南风顺，之后南风渐微，舟船不动。再后来大雨，北风大作，“举船以长沙为忧”。但经过一夜折腾，第二天清晨大汕搭乘的洋船居然回到了占毕罗。由于少有航船逃过此种风暴，所以舟人击鼓称庆。接下来就是大汕返回会安，在弥陀寺养病，养病期间的信中多次提到这次风阻经历。如他在一封给越王的信中说：

> 老僧持咒，祈请南风，次日西南风起，击鼓鸣锣，扬帆出海。经两昼夜，北风渐作，行莫能前，于是再祈。午后南吹满蓬。正发巾顶疾行时，忽然北风飞浪，大雨倾盆，龙腾蛟起，地覆天翻，几乎有万里长沙鱼腹之患矣。余惟默坐持咒，正在慌忙无措处，陡作一阵东风，将船送回碧萝山下。⑥

由于经历了“两昼夜”，所以动身的时间应当是三十日凌晨天未亮时，次日被吹回占毕罗，正合一天两夜。在另一封《复王二兄醴泉侯书》中，大汕说：“时承贤王昆玉远送，及到尖碧萝

---

① 王鏊：《震泽纪闻》卷上“吴惠”，王永熙汇辑，楼志伟、韩锡铎点校：《震泽先生别集》，中华书局，2014 年，第 107 页。

② 在笔者早期研究中，曾认为西文古地图中帕拉塞尔（Paracel）并不是一个真实的存在，这一观点是不妥当的。见许盘清、曹树基：《西沙群岛主权：围绕帕拉塞尔（Paracel）的争论——基于 16—19 世纪西文地图的分析》，《南京大学学报（哲学·人文科学·社会科学）》2014 年第 5 期。

③ 李金明：《越南黄沙、长沙非中国西沙南沙考》，《中国边疆史地研究》1997 年第 2 期。

④ 原文如此，本年（康熙三十四年）七月二十九日为月末，无三十日。考大汕原文，启程为白露日（即二十九日）的第二天，实际应为八月初一日。以下正文对行程的推算仍据“三十日”原文。

⑤ 大汕：《海外纪事》卷 4，第 84–85 页。

⑥ 大汕：《海外纪事》卷 4，第 87–88 页。

上，得海艚已经白露，行了几日，南风不便，去而复返也。”[①] 由于回到占毕罗已是第二个白天的清晨，这里所说“行了几日”，也与一天两夜、两度天明相符。

由于回程约等于去程，可以推算大汕之船走了多远。为此，笔者进行两种不同的估算。其一，假定北风大作的时间为三十日夜间 8 时，至次日凌晨 5 时，回程共有 9 个小时。在凌晨 5 时水手目眺“不数十里外，仍是尖碧萝”时，推测距离占毕罗 10–20 千米，意味着这段航程之单程还要增加 2 个小时，共花费 11 个小时。正常情况下，每天航行 7–8 更，约计 160 千米，如果昼夜不停，相当于每小时航行 6.67 千米。假设被北风吹回的这次航速较快，达到每小时 9 千米，则航程合计 99 千米。也就是说，在距离占毕罗出发点 99 千米处，大汕之船被北风吹了回来。在图 3 上可测得，从占毕罗出发后的 99 千米，正好接近“牛角”之西北部分的顶端，尚未脱离“牛角”海域，还存在被吹进“牛角”的可能，这就是“举船尽以长沙为忧”的原因。其二，如果夜间北风大作的时间为晚上 11 时，则吹回时距离占毕罗的航程只有 8 个小时，约 72 千米。正因为如此，大汕才说“阻风岣嵝，转住天姥”。[②] 岣嵝山即占毕罗山，大汕甚至不认为自己的船驶出了占毕罗海域。

从数字地图上测量，从占毕罗至西沙群岛北礁，距离长达 331 千米。还在岣嵝一带挣扎的大汕之船何以可能驶入西沙群岛海域？可见大汕笔下的“长沙”“万里长沙”与西沙群岛风马牛不相及。上引“客有言”称万里长沙“去大越七更路，七更约七百里也”更不可信，700 里约合 400 千米，甚至超过了占毕罗至西沙群岛北礁的距离，与大汕行程全不相符，按照该“客”之说法，“牛角”与西沙群岛海域就联为一个整体了。

此外，上文中大汕之船每小时航行 9 千米，其实是一个很高的估计。如下文将提到的 1698 年第一艘来华的法国航船“海后号”（Amphitrite）从法国拉罗谢尔（La Rochelle）出发，每天行驶 181.2 千米，折算不过每小时行驶 7.55 千米。最后的问题是，暴风中的船速是不是会更快，从而使得大汕之船被吹返时的船速可能超过每小时 9 千米？李金明曾讨论过一艘台湾商船的风阻事件。[③] 道光十五年（1835）十月，澎湖廪生蔡廷兰参加乡试后由厦门赴金门，欲从金门出发返回澎湖。根据蔡廷兰的记载，十月初二日该船从金门向东航行，至当晚三更，东北风大作，船被吹向西南方向。一路惊心动魄，险情不断，至十月十二日晨抵达越南广义省海岸的菜芹汛，为时整整十天。当地渔民为该船能侥幸闯过占毕罗附近的暗礁险滩大为惊讶。[④] 菜芹汛在沱瀼之南，占毕罗以北。从数字地图上测得从厦门至占毕罗共 1532 千米，加上十月二日蔡船往东航行至少 18 个小时，约 120 千米。从风阻地点向西南方向，全程约 1650 千米。10 天内蔡廷兰之船每天航行 165 千米，与中国商船正常一日的航程（160 千米）相近。因此，将大汕搭乘之洋船被风吹返的速度定为每小时 9 千米，并不会低估。

总之，大汕《海外纪事》提供了中国商船、洋船及越南红船、淀舍的航线、航程与航速等记载，弥足珍贵。黎蜗藤虽然也分析过大汕的航行记载，但过于粗糙，以致误将“牛角”所在之“万里长沙”当作了西沙群岛，殊为可惜。[⑤] 行文至此，可以推断上文第二节引文提及的从沙淇门至外罗山的“半日”航程，以及从大占门至“黄沙滩”的“一日半”航程，对应的均为商船航速。以沙淇门至外罗山为例，36 千米的航程历时“半日”，假定“半日”为 5–6 个小时，则每小时行 6–7.2 千米，这正是中国商船的标准航速。

---

① 大汕：《海外纪事》卷 4，第 90 页。

② 大汕：《海外纪事》卷 5，第 118 页。

③ 李金明：《越南黄沙、长沙非中国西沙南沙考》，《中国边疆史地研究》1997 年第 2 期。

④ 蔡廷兰：《海南杂著・沧溟纪险》，《台湾文献丛刊》第 42 种，台湾银行经济研究室编印，1959 年，第 1–4 页。

⑤ 黎蜗藤：《被扭曲的南海史：二十世纪前的南中国海》，第 335–336 页。

五、与“牛角”有关的几宗海事案

当船只在内行航线航行，可能发生风阻或海难的地点，一般是在“Pracel 牛角”西侧或西北端。当船只在外行航线航行，可能发生风阻或海难的地点，除了在“Pracel 牛角”东侧外，还有可能被海流卷到西沙群岛。在目前掌握的资料中，至少有三起航行事故值得讨论。一起发生在外行航线上，两起发生在从越南前往吕宋的航线上。由于越南前往吕宋航线与“牛角”航线的交汇点在越南平定省对面的海域，实际上也与“牛角”航线有关。

（一）“海后号”迷航

在大汕和尚遇险的三年后即 1698 年，“海后号”开启了法国船只前往中国的首次航行。韩振华曾细致讨论“海后号”海难的细节。① 本文依据原始记载重新整理如下。

3 月 6 日，“海后号”从法国拉罗谢尔出发。5 月 31 日至 6 月 10 日，在好望角停留 11 天。8 月 19 日至 8 月 23 日，在苏门答腊亚齐停留 5 天。9 月 8 日至 9 月 10 日，在马六甲城停留 3 天。9 月 11 日，从马六甲出发，9 月 18 日，驶过马六甲海峡。9 月 18 日至 9 月 28 日“海后号”从东侧绕过海图上的 Pracel 危险区向北行驶，然后就看见了西沙群岛。② 据此判断，“海后号”在“Pracel 牛角”海域走的是外行航线。当“海后号”看见西沙群岛时，其正处于与占毕罗、岘港大致平行的海域。“海后号”从出发至此，一共花费 203 天，扣除休息停航时间，路上的航行实为 184 天。已知从法国波尔多至越南岘港的海上里程共 6000 里格，③ 约合 33 336 千米，184 天驶完全程，平均每天行驶 181.2 千米，略快于中国商船日行 160 千米的平均速度。

为了安全地经外行航线穿越“Pracel 牛角”前往中国，“海后号”聘请了有经验的英国老水手作为领航员，相关记载翻译如下。

> 25 日下午 2 点，转航东北，因为水手担心距离 Pracel 的尾部太近。Pracel 是一个多礁石的浅滩，南北延伸 100 里格。黎明时，航向开始转向北北东，以避开这个浅滩。中午时分测量纬度是 12 度 4 分，海流东北东，右舷经过数个险区。④

显然，领航水手的经验不够丰富，他们驾驶的船只太过于偏向东北，从而偏离了正确的外行航线，进入了西沙群岛海域。

> 28 日上午 10 点，我们看见前方东北方向 3 里格处的眼镜滩（Lunettes，即西沙群岛——引者注），礁石上布满了浪花。这片礁石呈三角形分布，在海图上位于 Pracel 头部的东面 8–10 里格处。测量纬度是 15 度 25 分，风向从西北改到北北东，风力小。整个白天我们变向行驶。海流将我们漂到北北西方向，到了眼镜滩，方向又转为东南东。当夜不停地变向行驶，保持往北航行。⑤

当“海后号”看见眼镜滩时，离眼镜滩的距离只有约 17 千米（3 里格）。从海图上测量，眼镜滩距离“Pracel 头部”有 8–10 里格远，即 44.4–55.6 千米。但据图 3 测量，实际达到 100 千米。这一偏差，是对“牛角”东界定义的不一致导致的。在 17 世纪的西文古地图中，“Pracel”所指一定是“牛角”浅滩，而不是西沙群岛，没有例外。由于西沙群岛最偏西南的中建岛实际位于

---

① 韩振华：《古“帕拉塞尔”考（其一）——十七至十九世纪中叶外国记载上的帕拉塞尔不是我国的西沙群岛》，《南海诸岛史地考证论集》，第 179–181 页。

② François Froger, *A Journal of the First French Embassy to China, 1698–1700*, pp. 1–88.

③ J-B Chaigneau 1820 年 10 月 14 日致法外交部长函。Henri Cordier, *Le Consulat de France à Hué sous la Restauration*, Ernest Leroux, 1884, p. 36.

④ François Froger, *A Journal of the First French Embassy to China, 1698–1700*, p. 80.

⑤ François Froger, *A Journal of the First French Embassy to China, 1698–1700*, pp. 80–81.

“Pracel 头部”东南面，而不是上文所说之东面，所以这里的 8–10 里格是指中建岛正北方向的西沙群岛海域至“Pracel 头部”东侧的距离；而“海后号”抵达之“眼镜滩”则一定是中建岛。至 30 日黎明，“Pracel 岛方位在西北，距离 3 里格”。[①] 这说明在中建岛附近一度迷航的“海后号”，经过休整后回到了“牛角”航线上，继续向东北方向航行。

（二）“圣米歇尔号”沉没

黄春瀚曾提到，1830 年 8 月 9 日，一艘名为“圣米歇尔号”（Saint Michel）的法国商船在“大约距离沱瀼（Tourane）80 海里（450 公里）的帕拉塞尔群岛的石滩上沉没了”。[②] 沱瀼又称土伦，即今岘港。其资料来自前引科尔迪埃（H. Cordier）所著《复辟时期驻顺化的法国领事馆》（*Le Consulat de France à Hué sous la Restauration*）一书。1830 年 12 月 31 日，沉船亲历者、法国驻顺化副领事沙伊诺（E. Chaigneau）从沱瀼致函法国外交部长，讲述他所经历的海难，信件很长，主要内容可以归纳为三点。

其一，1829 年 12 月 15 日“圣米歇尔号”从法国波尔多（Bordeaux）启航，在还没有到达岘港的中途，即 1830 年 8 月 9 日在“帕拉塞尔”触礁，触礁地点距离岘港约 70 里格（lieue，即英语中的 league），相当于 388.9 千米。其二，“圣米歇尔号”上 27 名船员及乘客乘坐 2 只舢板，在经过 5 天 6 夜的艰难航行后到达今岘港，全部脱险。其三，报告人沙伊诺称自己虽然脱险，却一贫如洗，靠法国海洋部的船队维持生活，希望法国外交部将其转为正领事，从而增加报酬。[③]

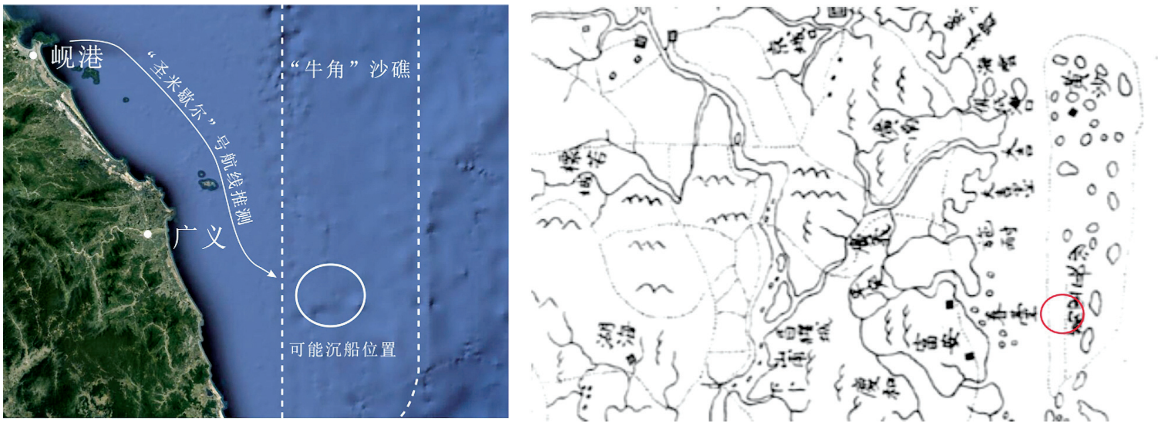

图 9　沙伊诺报告的“圣米歇尔号”失事地点与实际沉船地点（右图为《大南一统全图》局部）

黎蜗藤引《大南实录》记载明命十一年（1830）六月发生的一次海难始末如下：

本年（六）月二十日寅望，富浪沙商船船主嘟呜吱并派员黎光琼等驾海驶往吕宋商贸。事经申报在案。二十七日寅刻，忽见财副之依哚兰水手十一名乘杉板一艘入本汛。称谓本月二十一日夜二鼓，船经黄沙西面偶尔着浅，水入船心深八尺余。商同拱取官银二厢并些少伙食，分乘杉板二艘，乘顺越回第，船主嘟呜吱离兰并泳员所乘之杉板一只后行。未至。臣即访拨本汛巡船，装载清水出洋寻觅。业已疏报，午刻遇昔嘟呜吱离兰派员。水手该十五员名现已护送

① François Froger, *A Journal of the First French Embassy to China, 1698–1700*, p. 90.

② 黄春瀚：《黄沙群岛》，《黄沙和长沙特考》，第 17 页。80 海里约等于 148.2 千米，并非黄春瀚标注的 450 千米，查其所引原文，“海里”应为“里格”之误，详见下文。

③ Henri Cordier, *Le Consulat de France à Hué sous la Restauration*, pp. 120–121. “圣米歇尔号”属于总部设在法国波尔多的 Balguerie, Sarget et Cie 贸易公司，常驻岘港。由于安南国王采取闭关锁国且敌视欧洲人的政策，以及 1830 年“圣米歇尔号”海难造成的巨大损失，公司于 1832 年结束了在安南的贸易活动。

回汛，人银均寻全完。再泳员之黎光琼等均称现方劳渴患病，恳数日后平复迅即上。[①]

文中“富浪沙”即法兰西，船主名前后不一（“嘟呜吱”“嘟呜吱离兰”），对照黎书第368页所附原文影印件，应为“嘟呜吱离”（即“圣米歇尔号”船长、法国人 August Bernard Duhaut-Cilly 的音译）。该船六月二十日凌晨5时出发，二十一日夜二鼓即大约晚上10时在“黄沙西面”搁浅，整个航程时间约为41个小时。法国船员26人分乘两只舢板，至二十七日凌晨返回岘港，历时五天六夜。六月二十一日即公历1830年8月9日，对照其他细节可判断这艘失事的法国商船就是“圣米歇尔号”。但对于同一起事件，法国与越南方面的记载并不完全相同（人数不同，目的地不同），且越南的报告中根本没有提到沙伊诺，该如何判断事实真相?

波尔多位于法国西南部，其出海口与拉罗谢尔相距不远，两地至越南的实际航程几无差别。又知“圣米歇尔号”是1829年12月15日从波尔多出发的，和“海后号”一样，途中没有任何贸易活动，依“海后号”的速度，途中也采取同样的休整方式，应当在1830年6月下旬抵达岘港。这一时期顺化的海港已经淤塞，外来的船只只能在岘港靠岸。也就是说，在8月9日这天，“圣米歇尔号”更有可能是在从岘港前往吕宋的途中，而非如沙伊诺自称在从法国至岘港的途中沉没。

在笔者查阅的多封书信，如1832年12月17日沙伊诺给新任外交部长的长篇信函中，[②]沙伊诺并没有明确说“圣米歇尔号”是在前往岘港的途中出事的，似乎刻意隐瞒着什么。但他应该更不愿意向法国外交部说明“圣米歇尔号”是在前往吕宋做生意的途中沉没。将自己扯进一次与职务无关的旅行中，是很不利的。仅就此点而言，越南方面的记载可能更加真实。据此推测，“圣米歇尔号”上只有26人，没有27人，即根本没有沙伊诺本人。沙伊诺对法国外交部撒谎，是为了将其在“圣米歇尔号”搭载生意的失败，说成是自己赴职时遭遇海难。信中所说沉船之地距离沱瀼相距70里格，不过是为了强调5天6夜逃生的艰难，以博得法国外交部的同情，要求升职与加薪。考虑到他在信件中关于触礁地点的说法前后不一（80和70里格），其可信度不宜高估。

根据上引越南记载，“圣米歇尔号”从出发到触礁，一共只航行了41个小时。而依法国方面的记载，触礁地点距离岘港70里格，约388.9千米。假定法国的记载为真，每小时航行速度高达9.48千米，较“海后号”每小时航行7.55千米的速度快了20.4%，同样令人怀疑；如以每小时航行7.55千米计，则41小时共航行309.6千米。“圣米歇尔号”先是顺风，后遇大风，令人联想到大汕之船，出发时西南顺风，后南风渐微，舟船不动，再后风雨大作，全程最多航行了100千米，或许更少。因此“圣米歇尔号”很可能并未来得及穿越“牛角”沙礁范围，即被风朝西北方向吹返，最终触礁沉没的地点大约处于平定省的“春台”海门的对面（见图9圆圈处），正是“黄沙西面”。

“圣米歇尔号”沉没后，船员乘舢板返回岘港，假定全程真的是70里格共388.9千米，经历5.5天，每天行驶70.7千米。这样的速度对于舢板而言，未免太快；即便假定回程只有309.6千米，每天航行52.3千米，对于舢板而言还是过快。但是考虑到大风已经将“圣米歇尔号”向西北方向吹了若干千米后，船只才沉没，可以判断沉船的地点应当在“牛角”之西缘。

（三）李文复船风阻

越南文人李文复在他的《东行诗说草》中记载了明命十三年五月十四日前往吕宋途中遭遇

① 黎蜗藤：《被扭曲的南海史：二十世纪前的南中国海》，第367–368页。黎氏参照了四种不同版本的同一记载，确定了这些文字，尽管其征引的图影字迹有所脱落或不清，仍可相信其引文的总体准确性。

② Henri Cordier, *Le Consulat de France à Hué sous la Restauration*, pp. 126–129. 在这封信里，沙依诺提到沉船地点距离沱瀼港口80里格，并为黄春瀚引用。

风阻的故事。该书原本国内遍寻不着，仅见黄春瀚论文转引。① 李文复大约是从广义省某个港口出发，沿海岸一路向南，到了平定后才折向东，其记载如下：

> 五月十四日，船出广义界，已入平定海分。计算无误，一条直路，朝针指卯乙方向（黄注：东稍偏南）而进。不料风逆水急，船不能进。次日正午，翘首遥望，猛见沙滩。沙色朦胧，天涯皆白。船上所有之人，人皆心悸怦怦，泪水汪汪。于船上回问舵公，此人乃一西洋老练水手，伊云："以度天尺测之，幸喜船未触滩底，尚及转帆。"……遂取针指酉（西）方向朝广义而退。幸赖朝廷宏福，回至采芹海门暂留。终竟无事。

十四日船出广义界，驶入平定海域的具体时间不知。假定也是中午时分折向东南方向，遇风而船不能前进，这一情形也很像大汕之船的航行。可能这次所遇风力较小，船虽然前进，航速却不可能快。与大汕之船相类，一天之后，船只航行可能只有数十千米。如是，则李文复船仍然停留在"牛角"沙礁之东侧。由于受到东南风力的作用，李文复船的位置可能偏向西北，故其船只朝西北而退，退回广义，而不是平定。

李文复等眼中所见之"天涯皆白"的"沙滩"即"万里长沙"。"为一条自海中浮起之白沙堆，西连广义洋分，东夹吕宋国洋分，北接广东、福建诸省洋分。迤逦横延，无法测度。此乃古往今来之第一危险处所。船行至此，常有望不见沙滩之虑。盖因其底部伸出甚远之故也。若失之毫厘，则休想返回矣。"② 李文复船能够达到的位置，可参考图 9"圣米歇尔号"沉船处以东的"牛角"沙礁东缘。这一位置，距离西沙群岛最南面的中建岛还有 150 千米。李文复所见"万里长沙"其实就是"牛角"沙滩。如果不考虑作者观察时的具体方位，仅凭"东夹吕宋国洋分，北接广东、福建诸省洋分"的描述，可以确定李文复所言已是广义七洲洋海域，其中包括西沙群岛海域。③ 大汕著作中所引"客有言"已将"牛角"与西沙群岛并为一体，这样，即使李文复搭乘之船行驶于"牛角"沙礁，他也可能发出以上的感慨。

（四）其他海事案件

韩振华曾分析一批早期西方船只的航海日志，④ 涉及 Pracel 海域的共有 5 起事件。除了前述"海后号"与"圣米歇尔号"事件外，另有 1634 年荷兰船只沉没案、1650 年荷兰船遇海盗案，根据当事人记载的事发地点与海岸之间的距离，可知出事地点为"Pracel 牛角"北部海域。韩振华的证据确凿，计算准确。

还有一起案件是 1714 年三艘从日本返航的荷兰船只在 Pracel 南部的芽庄附近遇台风而倾覆。海难地点距离交趾海岸 15–20 里格，大约 83.4–111.2 千米。遇难的荷兰人收集破船板钉造小木排，尾随芽庄渔船回到海岸。这一个案说明，交趾渔民较占婆渔民更擅长制船，也更擅长航海。他们的船速明显快于淀舍或私小钓船，可以用于远海作业。本文中的淀舍与私小钓船，是占婆人的船，不是交趾人的船。

六、"黄沙队"的活动

本文将越南资料中记载的政府组织或特许的打捞海难沉船的队伍，统称为"黄沙队"，以避

---

① 黄春瀚：《黄沙群岛》,《黄沙和长沙特考》，第 19 页。黄春瀚文中之"李文复"，很可能是多次来华之越南使臣李文馥（1785—1849），《东行诗说草》为其 1832 年出使吕宋时的诗作，原书藏越南汉喃研究院图书馆。参见杨大卫：《越南使臣李文馥与 19 世纪初清越关系研究》，暨南大学硕士学位论文，2014 年。

② 黄春瀚：《黄沙群岛》,《黄沙和长沙特考》，第 19 页。

③ 许盘清、曹树基：《"广义七洲洋"与"西沙七洲洋"的地理位置——兼论历史时期南海地名的层级结构》,《南国学术》待刊。

④ 韩振华：《古"帕拉塞尔"考（其一）——十七至十九世纪中叶外国记载上的帕拉塞尔不是我国的西沙群岛》,《南海诸岛史地考证论集》，第 173–205 页。

免因名称不同而陷入误解与争执。

（一）《抚边杂录》的记载

17 世纪末，中国海禁初开，途经越南前往中国的“洋船”并不很多。康熙三十四年六月初三日，大汕和尚首度料理归程，越王话别时说：“况往年洋船所到，多不过六七艘，今岁十六七艘，国用饶益，咸赖福庇也。”[①] 多了十艘“洋船”之税，竟让越国“国用饶益”。由于来往的洋船数量少，沉船当然也少，也就谈不上有什么规模化的打捞业。之后随着走私活动的增加，以及海外贸易的扩大，来往越南的洋船愈多，沉船愈多，打捞业兴旺发达，“黄沙队”逐渐成型。

有关“黄沙队”的记载主要见于黎贵惇著《抚边杂录》。黄春瀚称该书撰于 1776 年，载录阮氏诸王时代的史料，此后的阮朝诸帝在这本书中增加了一些新的材料。为了使译文含义清楚，黄春瀚对句读有所更动，并在括弧中增加几字，以助理解。[②] 兹将黄春瀚引用的与“黄沙队”有关的重要史料分为以下 6 条，依次进行讨论。

> （1）广义府平山县安永社大海门外，有山名劬劳哩，广可三十余里。旧有四政坊，居民豆田。出海四更可到。
>
> （2）其外大长沙岛，旧多海物、（沉没）舶货，（曾）立黄沙队以采之，行三日夜始到。（此）乃近于（意思不对）北海之处。

关于史料（1），依黄春瀚的注释，劬劳哩就是理山岛，即李山岛，周长约 30 余里。据图 7 右图计算，李山岛西北—东南方向长约 6 千米，以周长计，符合 30 余里的说法。关于岛上有四政坊，居民在岛上种田，则有疑问。盛庆绂《越南地舆图说》对安永社的记载没有此句，其他文献也大多只提安永社。安永社位于陆上，与李山岛相距 25 千米，岛上居民应当自安永社驾船而来，日久定居。

关于史料（2），依然是站在安永社的位置记述，“其外大长沙岛”究竟是什么岛？其实，在图 4c 中，作图者迪穆蒂埃就将“牛角”称为“长沙”，“长沙”长达 400 里，当然是“大长沙”。“大长沙”离岸有多远？“黄沙队”需航行三日夜始达。但这一说法，与上文所引资料中的“一日半”“半日”“长沙过一日”等均不相符。以商船标准，最远的航线是占毕罗至“牛角”西北端，长 106 千米，最近只有 30 千米左右，航行一日半或半日不过是基于商船航速的一个笼统说法，那么“三日夜始到”则完全是针对淀舍而言的了。以中国商船计之，每天平均航行 160 千米，三日夜航行可达 480 千米，远超自安永社航行至西沙群岛之距离（至西沙群岛中有淡水的甘泉岛约 330 千米）；如果以法国商船为标准，距离更远，更不合适。

还有两个问题。其一，从沙淇门至李山岛约 36 千米，从安永社至李山岛约 25 千米。史料（1）说“出海四更可到”，不知何为起点。但无论如何，这里“更”的长度比中国小太多，不予讨论。其二，史料（2）中的“北海”所指不明。黎蜗藤推测，“北海”一词，可能来自文莱人对于奶清岛即今富贵岛一带海域之称呼，[③] 该岛距离李山岛远达 560 千米，故黄春瀚注“意思不对”。

> （3）广义平山县安永社居近海，海外之东北有岛屿焉。群山零星一百三十余嶺，山间出海，相隔或一日，或数更。山上间有甘泉。

从史料（1）与（2）中，可判断李山岛（“劬劳哩”）与位于其外的“大长沙岛”是两个不同的岛。而根据史料（3），却不能确定这个拥有 130 余个岛屿的海域，是李山，还是在李山之东北。越南文献中所有的相关记载，或近于（1）（2），或近于（3）。上引《越南地舆图说》没有将李山岛与黄沙渚作明确区分，与史料（3）更接近。

---

① 大汕：《海外纪事》卷 3，第 63 页。

② 黄春瀚：《黄沙群岛》，《黄沙和长沙特考》，第 8–10 页。下文引用 6 段《抚边杂录》史料出处同此。

③ 黎蜗藤：《被扭曲的南海史：二十世纪前的南中国海》，第 406 页。

黎蜗藤认为，在西方记载中，西沙群岛有约 130 个岛礁，正与群山“一百三十余嶺”的记载相合；且西沙群岛各岛礁之间航程相隔一日，即 70 余千米，也能勉强说通。[1] 黎氏的依据是 1998 年第 15 版《不列颠百科全书》，查《不列颠百科全书》网址“Paracel Islands”条目，确实提到西沙群岛约有 130 座小型珊瑚岛礁。[2] 但这很可能只是数字上的巧合，因为根据现代调查数据，西沙群岛海域有 8 座珊瑚环礁、1 座台礁、1 座暗滩，在环礁和台礁上发育各类岛屿 29 座，其中石岛最高，海拔只有 15.9 米；[3] 也即《不列颠百科全书》所称约 130 个岛礁，绝大多数为不露出水面的暗礁。由此可以有两点疑问：“群山零星一百三十余嶺”可以用来形容退潮时才显露的沙礁，以及永远沉没于水下的暗礁吗？越南渔民又要基于怎样的目的、标准和手段，才能精准获取采用现代技术调查到的西沙群岛之岛礁总数？

（4）诸蕃舶多遭风依于此岛。前阮氏置黄沙队七十率（卒），以安永社人充之。轮番每岁以二月（译者：原文作正月）受示行差，赍六月粮，驾私小钓船五只，出洋三日三夜始至此岛，居驻，恣情采取，捕鱼鸟为食。所得（沉）艚物马剑、银花、银钱、银环、铜器、锡块、乌铅、铳口、象牙、黄蜡、毡具、磁器与采玳瑁甲、海巴、海参、文螺粒颇多。以八月期回入腰门，就富春城投纳。秤验定项讫，始许私卖文螺、海巴、海参诸物，领凭返回。其所得多少不定，亦有空行者。

这段文字中，有以下内容值得讨论：其一，这是文献中第一次出现“黄沙队”的名称。如果将“纂集 2”中“阮氏每年季冬月将船十八只”当作当事人的记载，那么，“黄沙队”就是后人赋予这个“组织”的名称。其二，“诸蕃舶多遭风依于此岛”，与《越南地舆图说》中“诸商船多依于此”意义并不相同。虽然 18 世纪“诸蕃舶”避风之岛，在这条航线上只有占婆岛与李山岛，但在盛庆绂生活的 19 世纪下半叶，“蕃舶”主要经外行航线北上或南下，占婆与李山已演变为两个正常的商船补给港口。由于航海技术的进步，沉船已成往事，避风也不再提。其三，这里的“私小钓船”其实就是淀舍。“淀舍”是学名，“私小钓船”是俗名。从沙淇门至李山岛共 36 千米，正好需要三天。假定晚上不航行，也可以称为三日三夜。如果将“诸蕃舶”避风之岛理解为占婆岛，也是合适的。只不过驾淀舍从安永社北上，大约 135 千米的航程，费时肯定超过三天。只不过前往距离岸边只有大约 12 千米的占婆岛，为何要带半年之粮？其四，如果这里的“私小钓船五只”数量不确，以上引文中“十八只”为准，按总数 70 人计，则每船就不是 14 人，而是 4 人，属于一个小家庭的规模。这与“私小钓船”之意吻合：一个家庭，一艘渔船。以家庭为单位的“私小钓船”一般不去远海活动。他们在近海捕鱼，在近海销售。如果半年才能回一次岸边，这半年的鱼获如何保存？如何运输？如果专事打捞，怎么能够保证有足够的沉船之货可捞？其五，或问，如果淀舍即“私小钓船”专事打捞，从大占门出发，12 千米路程，一天即可抵达占婆岛，岂不是更加省事？这里可能牵涉到政府颁发给安永社人的专属打捞权。他们以捕鱼为主，兼及打捞。政府授权，以税课之。其六，“腰门”为顺安海口之别名，富春城为纳税港口。打捞沉船之纳税港，邻近沉船打捞处。

总之，考虑各种因素，“黄沙队”只能在“占毕罗—外罗山”一带活动，捕鱼并打捞“牛角”航线上的沉船。他们捕获的鱼虾可以通过中介之手，流入市场。如有可能打捞沉船，他们则是被授权者；打捞出沉船财物后，向政府交纳专项税款。政府每半年开征打捞税一次。

（5）阮氏又置北海队，无定数。或平顺府四政村（在屿崂哩，其上有四政坊）人，或景阳社（在广平？）人。有情愿者付示差行，免其搜钱与各巡渡钱。使驾私小钓船往北海、昆仑屿崂、河仙诸岛等，采取（沉）艚物及玳瑁、海巴、鲍鱼、海参等项，亦令该黄沙队并管，不过

① 黎蜗藤：《被扭曲的南海史：二十世纪前的南中国海》，第 350 页。

② https://www.britannica.com/place/Paracel-Islands，2022-08-15。

③ 赵焕庭：《西沙群岛考察史》,《地理研究》1996 年第 4 期。

采诸海物，金银重货罕有所得。

文中屿崂哩即李山岛，平顺府位于越南东南部大约与奶清岛相对应的地区，所谓李山岛上的“平顺府四政村”，这一表述造成的空间错乱是显然的。文意所指可能是来自平顺府的另一群渔民，他们驾驶的也是“私小钓船”，活动的区域在越南南部海域，捕鱼兼打捞沉船。由于这一海域沉船很少，金银重货得获甚少，因此，“北海队”由“黄沙队并管”。这一记载更能证明他们与所谓“黄沙队”主要活动都在近岸海域。

（6）黄沙渚正近海南廉州府。船人时遇北国渔舟，洋中相问。曾见琼州文昌县正堂官致顺化公文，内称：“乾隆十八年（1753）安南广义府彰义县割镰队安永社军人十名，于七月往万里长沙采拾各物，八名登岸寻觅各物，只存二名守船。狂风断绳，漂入青澜港。伊官查实，押送回籍。阮福凋令顺化该簿试量侯为书以复。”

这段文字中“曾见”原作“常见”，黄春瀚将“常”改为“曾”有一定的道理，而黎蜗藤将“常”理解为“尝”则更加合理。[①] 此外，文中“海南廉州府”应为“琼州府”之误，接下来的一句有“琼州文昌县”，表明作者知道琼州府的所在。如此一来，文中所说接近琼州府的“黄沙渚”，实际上就是“牛角”之北端。而在 1741 年《纂集天南四至路图》中绘出的“堺葛鐄”即“黄沙滩”，亦即“黄沙渚”。“牛角”之旁的航道，是中国商船南下与北上的必经之路，在这里遇见海南岛渔民，一点也不奇怪（图 6）。安永社民在这里打捞沉船货物，即打捞那些没有大汕之船幸运的沉船之货物。

在上引大汕归国的故事中，这一海域或称为“长沙”，或称为“万里长沙”。本案中七月往万里长沙采拾，正是大汕北上又被北风吹回的季节。这次两名不幸的守船者，被风与洋流带到了海南文昌县青澜港，并被文昌县官送回。这一记载事实上粉碎了安永社民驾“私小钓船”，半年混迹于西沙，捕鱼之余打捞沉船之说。

（二）其他记载

瀚源的论文补充了一批汉文文献，本节择其重要者加以讨论。如 1844 年版的越南《大南实录前编》也记载了安永社民漂落琼州府文昌县之事：

（甲戌年即 1754 年[②]）秋十月，广义黄沙队民乘船往黄沙岛，遭风泊入清琼州洋分。清总督厚给送回。上令为书遗之。广义平山县安永社海外有沙洲一百三十余所，相去或一日程或数更许，延袤不知其几千（里），俗称万里黄沙，（洲）上有井，甘泉出焉。所产有海参、玳瑁、文螺、鼋鳖等物。[③]

这条记载中的“黄沙岛”没有涉及李山岛。吴凤斌指出，《大南实录前编》作者擅自将中国方面公文中的“万里长沙”改为“黄沙岛”，又将《抚边杂录》中有关“黄沙诸”的记载迁移过来，作为“黄沙岛”和“万里长沙”的注脚；[④] 此外还将“彰义县割镰队”改为“广义黄沙队”，所有的一切，都与“黄沙”发生关联了。不过笔者认为这些更动未必是有意而为，如上文所说，早在 17 世纪末大汕的“客有言”中，“长沙”“万里长沙”“黄沙滩”等概念在当地人口中就已发生混淆了，这种混淆更可能是由于认知局限所致。

吴凤斌指出其他文献也有类似的文字变更。如维新版《大南一统志》的记载：

黄沙岛在哩岛之东，自沙圻海岸放洋，顺风三四日夜可至。岛上群山罗列，凡一百三十余峰，相隔或一日程，或数更许。岛之中有黄沙洲，延袤不知几千里，俗名万里长沙。洲上有井，

---

① 黎蜗藤：《被扭曲的南海史：二十世纪前的南中国海》，第 352 页。

② 与《抚边杂录》记载年份（1753）相差一年。

③ 瀚源：《证明许多世纪以来越南在黄沙和长沙群岛享有主权的一些汉文资料》，《黄沙和长沙特考》，第 36 页。

④ 吴凤斌：《关于越南“黄沙”和“长沙”的问题——驳武海鸥〈越南对黄沙和长沙两群岛的主权非常明确，不容争辩〉一文的谬论》，《南洋问题》1981 年第 2 期。

> 甘泉出焉。海鸟群集，不知纪极。多产海参、玳瑁、文螺、鼋鳖等物。诸风难船货物汇集于此。[1]

对比《抚边杂录》相关记载，这段话的主要不同有两处：其一，原来“出洋三日三夜始至此岛”，变成了“三四日夜”；其二，延续了《大南实录前编》中关于“黄沙岛”的描述，以及“不知几千里”的“黄沙洲”，即便将“几千”理解为“几达千里”，也仍然是实际长400里之“堢葛鐄”的2.5倍。这些更动其实也不过是“客有言”中关于“万里长沙”的描述的变种而已。更重要的问题在于，“诸风难船货物汇集于此”一句表明“万里长沙”附近有一条重要航线，而重要的航线一定不会穿过岛礁密布的西沙群岛。又查嗣德版《大南一统志》，也有关于“黄沙岛”的记载，其文字与前引维新版略有不同，最后一句为：“凡清货物，汇聚于此。”[2] 在嗣德版基础上撰修的维新版《大南一统志》将“清货物”改为“诸风难船货物”，就文意来说是比较准确的。

此外需要指出的是，两个版本的《大南一统志》都记载了里（哩、理）岛或里山岛，即李山岛，且其俗名均为“岣崂里”。嗣德版更指明“里岛”位于平山县东海中65里处。两个版本均记载“黄沙岛”位于里岛或里山岛之东。这说明，从18世纪至19世纪，越南的一些史料中关于里岛与黄沙岛的位置关系是清楚的，一些（如前引《大南实录前编》）是不清楚的。而在笔者看来，以航线为视角，即便承认“里山岛”与“黄沙岛”是两个不同的岛屿，也不可能将黄沙岛解释为西沙群岛。1833年潘辉注所撰《海程志略》中的记载便可以说清这一问题。

> 广南大占屿，为海程第一标山，俗号岣劳占，隔汛口，舟行约一更余。屿中有新合坊，民居颇稠，山多燕窝，先朝置黄沙队，以取之。一壶民物，别占烟涛，亦是胜概处也。自沱瀼放洋，一日夜方到。[3]

这里讲的是从海岸驶向占婆岛，大约一更多的路程，与实测12千米大体相符。沱瀼即岘港，距离占婆岛也只有30千米，以淀舍航行，大约需要两天一夜。为何采燕窝的不是占婆岛居民，而是“黄沙队”，最合理的解释是“黄沙队”取得了燕窝的采集权，并交纳燕窝采集税。行文至此，潘辉注大发感慨，赞美这个仙境般的地方，烟波浩渺，风景绝佳。正因为“黄沙”北端位于占毕罗海域，亦即“牛角”之北端海域，所以在嗣德版《大南一统志》与维新版《大南一统志》中，说的都是“三月出洋采海物，八月由思贤海口还（回）纳”。思贤海口位于占毕罗西北约78千米，与《抚边杂录》中的“腰门”相差40千米。

黄春瀚还曾引《大南实录正编》中明命十四年明命帝对工部所说的话来证明“黄沙”即西沙群岛：

> 广义洋分一带黄沙之处，远望之则天水一色，不辨浅深。迩来商船常被其害（搁浅），今宜预备船艘，至来年派往建庙立碑于此。又多植树木。他日长大郁茂，则人易识认，庶免着浅之误。此亦万世之利也。[4]

这段文字令人联想起李文复所称“广义洋分”一带的“万里黄沙”。上文已经证明这里不是西沙群岛，唯知其处于“商船”经常搁浅的航线附近，“圣米歇尔号”之沉没可以为证。因此，推测建庙之所在应当为李山岛。在今天的数字地图上，仍可辨识李山岛上的寺庙建筑。黄春瀚所

---

① 《大南一统志》卷6《广义省 · 山川》，印度支那研究会影印发行，1941年，第780−781页。瀚源在其论文正文中引用的这段文字略有差异，见瀚源：《证明许多世纪以来越南在黄沙和长沙群岛享有主权的一些汉文资料》，《黄沙和长沙特考》，第42页。

② （越南阮朝）国史馆编：《大南一统志嗣德版（法国亚洲学会藏抄本）》第3册，第83−84页。

③ 潘辉注（Phan Huy Chú）《海程志略》有法文译本 *Récit sommaire d'un voyage en mer, 1833,* Association Archipel, 1994。译者Phan Huy Lê（潘辉黎）等。本书分法文译文与中文原文两部分，遇有特别的中文地名，则参考法文译文，以确定其位置，本段引文出自中文部分第1页。

④ 黄春瀚：《黄沙群岛》，《黄沙和长沙特考》，第17页。

引《大南实录正编》还有此事的后续，即1835年准备建“黄沙神祠”时发现“一白沙堆，树木森茂。堆中有井，西南有古庙，牌刻‘万里波平’四字”。① 此处之“白沙堆”业经韩振华考证，实为外罗山北面的圃拜岛沙洲，② 亦不妨反向思考：如果这个有水井且曾建庙立碑的岛屿真的在西沙群岛，那只能是离越南岸边最近并有淡水的甘泉岛，然而该岛环境与这条史料描述相去甚远，且无论是在1974年中国收复该岛主权之前或是之后的漫长时间里，都没有相关考古发现报道。

七、北越的“长沙”与“黄沙队”的性质

在结束对越南学者引用文献资料的辨析和重新解释之后，本节将话题稍稍拉开，用几种越南古籍证明北越地区存在一条近岸“长沙”，与西沙群岛无关；并采用中国古籍的相关记载，证明“黄沙队”具有海寇的性质。

（一）北越的“长沙”

在越南古籍中，一直不乏记载其北部近岸海域中存在着或为地貌或为地名的“长沙”。越南学者蔡文检提到，《大南一统志》曾转引1555年成书的杨文安《乌州近录》中“长沙之地是蘧庐大海之天为盖轸”，为较早提到“长沙”一词的文献，经查原文无误；又查《乌州近录·风俗》之“新平府”条下有“客思长沙，鸟声嘹亮”一句。③ 可判断，16世纪的杨文安笔下“长沙”是地貌，不是地名。

18世纪，黎贵惇在《抚边杂录》中提及阳德元年（1672），“弘祖征兵十八万，奉车驾南征。尽征西洋和（荷）兰诸铳手火器，水陆并进，顺广震骇”，涉及的海港包括日丽海门、思客海门、越海门、明灵海门等，主要分布在越北顺化一带，又“尽起五县乡兵，列屯长沙海渚，而进屯武昌县全胜寨，自为声援”。④ 这里的“长沙海渚”所指应为近岸海中的石礁与浅滩，也不是地名。

直到19世纪，情况发生了变化。在明命十四年成书的《皇越地舆志》卷1“越海”条下，有记载如下：“自越（海）门至思客门乃大长沙，北海门为小长沙。”⑤ 已经具有地名的性质了。前引蔡文检文中并指《大南一统志》中关于广平、广治和承天的几卷都谈到这一区域的长沙，也有长沙峒、白沙峒（古称大长沙）的名称。《黄沙和长沙特考》一书的译者注出《大南一统志》原文如下：

> 《大南一统志》卷7《广治·形势》：“……更有大长沙峒，遵海而南，俨然沙城拥护，实畿辅形胜之地也。”又，该省《山川》有“长沙峒”条：“长沙峒，自越安汎口遵海而南，古号大长沙，延袤百余里，东接海滨，西连林木，民居重峒，叠阜皆白沙，与承天府同为‘沙城延亘’。”

对照两版《大南一统志》，译者上述原文应参考的是维新版。承天府相应部分为“沙峒”条，原文为：“自越安海口迤逦而南至思贤海口，古号大长沙，延袤一百余里，自腰录决始有大、小长沙，东接海滨，西沿江，重岗叠阜皆白沙，为‘顺安四景’之一，曰‘沙城延亘’。”⑥

---

① 黄春瀚：《黄沙群岛》，《黄沙和长沙特考》，第18页。

② 韩振华：《堽葛鐄、堽长沙今地考》，《南海诸岛史地研究》，社会科学文献出版社，1996年，第154-180页。

③ 蔡文检：《确凿证明越南主权的一些西方史料和从法属时期至今的黄沙、长沙群岛》，《黄沙和长沙特考》，第217-218页；《大南一统志》卷8《广平省·峒寺·白沙峒》，第1008-1009页；杨文安：《乌州近录》，越南教育出版社，2009年，汉文抄本部分，第23a、29a页。

④ 黎贵惇：《抚边杂录》卷1，越南国家图书馆藏电子版，第27-28页。

⑤ 潘辉注：《皇越地舆志》卷1，越南国家图书馆藏电子版，第4页。

⑥ 蔡文检：《确凿证明越南主权的一些西方史料和从法属时期至今的黄沙、长沙群岛》，《黄沙和长沙特考》，第218页。原文见《大南一统志》卷2《承天府·山川·沙峒》、卷7《广治省·形势》、卷7《广治省·山川·长沙峒》，第210-211、866、879页。

在嗣德版《大南一统志》中，承天府“沙峒”条目下的文字与维新版基本一致，只是将“越安海口”误作“越南海口”。[1] 据此可以判断,《大南一统志》中的“大长沙”“小长沙”“长沙峒”等皆为地名。也就是说，至 19 世纪，“长沙”已从地貌转为地名了。盛庆绂在《越南地舆图说》卷首《越南全图》中便标出“大长沙海口”（图 10 左图）。不仅如此，从图 10 右图上还可以观察到那一条长长的“大长沙”所覆盖的范围。

联系本文所列举的其他古今地图及文献史料，可知早在 17 世纪末大汕记述的“客有言”中，广义上可能包含了西沙群岛海域的“万里长沙”与离越南海岸更近的“牛角”长沙（即“黄沙滩”）就开始混为一谈；至 18 世纪成书的《抚边杂录》中尚能对“黄沙渚”进行比较准确的描述；而到 19 世纪，各海域中的沙礁地带普遍被称为“黄沙滩”或“长沙”。一见“黄沙”与“长沙”就联想到西沙群岛，这样的研究难称严谨。

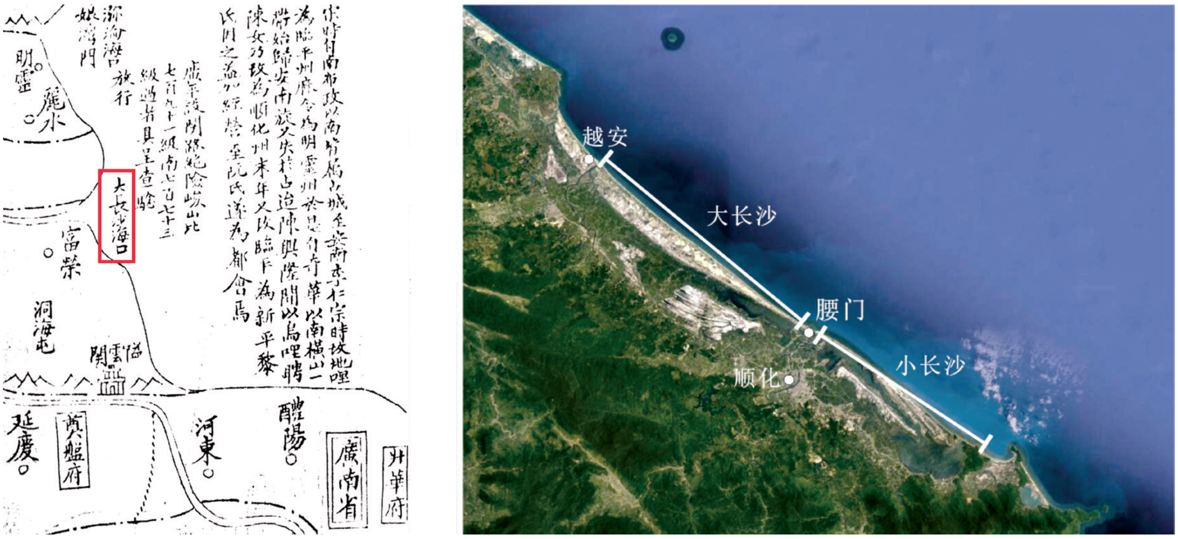

图 10 《越南地舆图说》（左）与现代地图（右）中的“大长沙海口”

（二）“黄沙队”的性质

陈伦炯《海国闻见录》（1730 年成书）中提及越南“黄沙队”的活动：

> 人善没，红毛呷板风水不顺，溜入广南湾内者，国遣小舟数百，人背竹筒、携细缕，没水密钉细缕于呷板船底，远桨牵绁，船以浅搁，火焚而取其辎重。今红毛呷板以不见广南山为戒；见则主驾舟者（曰伙长），国有常刑。[2]

这里所说情况应发生于 17 世纪下半叶或 18 世纪初的广南一带，即今占毕罗西南对岸的港口。当来自红毛国（荷兰）的货船由于风向与潮流的关系，不慎进入广南湾内，越南即派出小船数百，带着竹钉与绳索，潜水用竹钉将绳索钉于船底，划动小船，使大船搁浅，然后焚烧，取其货物。《清朝文献通考》（1787 年成书）的记载略有不同：

> 广南湾人善泅。红毛国人夹板船最大，风帆不利，漂入广南湾者，国人即遣小舟数百云集其处。人负一竹筒，纳长缕没水，而钉缕于船下，还棹小舟，远曳以行，于是夺其货而焚之。故红毛人以不见广南山为幸。他国商船入广南者，税物加倍以为常。[3]

从这段记录看，这些精通抢劫的“国人”似乎专对吨位最大的荷兰船只下手，而政府则对

① （越南阮朝）国史馆编：《大南一统志嗣德版（法国亚洲学会藏抄本）》第 1 册，第 314 页。
② 陈伦炯撰，李长傅校注，陈代光整理：《〈海国闻见录〉校注》，中州古籍出版社，1985 年，第 49 页。
③ 《清朝文献通考》卷 296《四裔四》，浙江古籍出版社，1988 年，第 7455 页。

其他国家商船课以重税。两段文字结合起来，揭示了作为海难之船打捞者的“黄沙队”的另一面。某种意义上，他们或他们的前身有可能是“海盗”，或“向国家纳税的海盗”。

稍早于陈伦炯写作《海国闻见录》的时代，大汕和尚在给越王的一封信中，检讨了自己推荐刘清担任“管理洋货该府之职”的不妥，也提到越南官方对于洋船所征收的税额过高。他说：

> 又有同类一班暧昧鬼蜮，为之主谋羽翼，必致枝节横生，残害商民，为地方蠹贼。兼借债为官，常分所入，不足以供每年子钱之费。母钱拖欠，无所从出，必在洋船商货上百计诛求，甚至敲骨剥髓，船客岁遭其害，将视此邦为畏途而不敢来。既断商贾，是贻害于国也。①

联系上文引文，这时候的越南，每年过境洋船多者不过十七八只，越南官员仍然“百计诛求”“敲骨剥髓”，视作肥肉。“黄沙队”就是在这一背景下产生的。

八、结论

综合上文，如果将历史文献中的“黄沙滩”可能对应的地理实体，分为西沙群岛、李山岛、占婆岛、“牛角”北端、“牛角”南端等5项，再将与本文中列举的大量文献记录涉及的可以用于判定“黄沙滩”方位的信息分为6项，分别是航线与港口（文献中涉及“黄沙滩”的航线和港口是否经过上述地点）、沉船与凿船（与“黄沙滩”有关的海难事件和“黄沙队”的打捞、劫掠活动是否可能发生在上述地点周边）、船员生存（从海难事件中船员乘舢板或木筏返回陆地的案例推测其可能出发地）、方位（提及“黄沙滩”的文献多记其在李山岛东北方向）、船速（基于“黄沙队”所乘小舟航速，判断其航行“三日夜”能否抵达上述地点）、地貌（文献多提及“黄沙滩”有130余座山峰或岛屿），各个地点与各类信息之间的对应关系详见表1。

表1 “黄沙滩”可能的地理方位与文献记录对应情况

历史文献信息	西沙群岛	李山岛	占婆岛	“牛角”北端	“牛角”南端
航线与港口		√	√	√	√
沉船与凿船		√	√	√	√
船员生存		√	√		√
方位	√			√	
船速		√			
地貌					

基于对越南沿海及西沙群岛周边海域地貌特征的掌握，具有130余座山峰的“黄沙渚”在现实中并不存在，优先排除此项。剩余5项中，西沙群岛只满足其中1项（位于李山岛东北）；李山岛满足其中4项（仅“方位”不符）；占婆岛满足其中3项（方位在李山岛西北，距离海岸较近）；“牛角”北端满足其中3项（距离海岸较远，无船员生存案例）；“牛角”南端与“黄沙队”活动基本无关（不符合“方位”“船速”项），但“圣米歇尔号”沉船一案满足了其他3项。综合来看，无论是“黄沙滩”的所在，还是“黄沙队”的主要活动区域，均以李山岛及其东北方向的“牛角”北端浅滩可能性最大。

总之，本文采用地图测距的方法，计算出与《纂集天南四至路图》有关的四幅地图皆有记实的性质，所绘皆为越南近岸的浅滩及沙礁地带，亦即19世纪30年代以前西文地图标注的“Pracel

① 大汕：《海外纪事》卷5，第115–117页。

牛角”北部海域。通过对于船速的计算，本文确定 17—19 世纪航海史上的风阻与海难事件主要发生在这一区域。“Pracel 牛角”之西为内行航线，其东为外行航线。包括占婆岛与李山岛在内的“Pracel 牛角”北部既是海难事故的多发地带，也是 18 世纪“黄沙队”打捞沉船的主要场所。而检视越南方面提出的证据，没有一条可以证明越南船只以及“黄沙队”到达过西沙群岛。

References

Han Zhenhua, ed. *Nanhai zhudao shidi kaozheng lunji* (Essays on historical and geographical research of the South China Sea Islands). Beijing: Zhonghua shuju, 1981.

Li Woteng. *Bei niuqu de nanhaishi: 20 shiji qian de zhongguonanhai* (The sea without disputes: the distorted history of the South China Sea before 1900). Taipei: Wunan tushu chubangongsi, 2016.

Xu Panqing, et al. "Zhongguoren de hangdao: lun nanhai 'Pracel niujiao' de xingzhi: yi 16 shiji xiwen guditu wei zhongxin" (Navigable water ways used by the Chinese: essential implications of the Pracel-Oxhorn-like sea area in some 16th-century maps of the West). *Yunan shifan daxue xuebao: zhexue shehuikexue ban* (Journal of Yunnan Normal University: Humanities and Social Sciences Edition) 6 (2022).

A Reexamination of Bat Cat Vang and the Hoang Sa Squadron: Focusing on Routes, Ship Speeds, and Shipwrecks from the Seventeenth to the Nineteenth Century

CAO Shuji (Hong Kong Institute for the Humanities and Social Sciences, The University of Hong Kong; shujicao@hotmail.com)

GU Yueting (China Institute for Marine Affairs, Ministry of Natural Resources of the People's Republic of China; gu_yueting@hotmail.com)

XU Panqing (China Institute for Marine Affairs, Ministry of Natural Resources of the People's Republic of China; bj200812@126.com)

Abstract: This article follows the logic of "landforms – maritime routes – ports – ship speed – shipwrecks and salvage"and applies map range finding techniques using the maps in *Compilation of the Tiannan Region Maps* (纂集天南四至路图), all of which were the result of substantive surveys, to calculate the shallow shoals and sandy reefs along the coast of Vietnam in the northern part of South China Sea where Bai Cat Vang, turned into the infamous Oxhorn shaped Pracel marked on western maps before the 1830s. By calculating ship speeds, this article concludes that the wind disturbances and maritime disasters recorded from the seventeenth to the nineteenth century mainly occurred in this area. The Oxhorn shaped Pracel served as the traditional demarcation between internal passage and external passage, from west to east. The northern part of Pracel, including Champo Island or Cùlao Chàm and the present Đảo Lý Sơn, witnessed numerous maritime accidents, and became a major site for the Hoang Sa Squadron to salvage sunken ships in the eighteenth century. None of the evidence presented by Vietnam can prove that Vietnamese ships or Hoang Sa Squadron had ever reached as far as the present-day Xisha Islands.

Keywords: Bai Cat Vang, Hoang Sa Squadron, Oxhorn shaped Pracel, maritime routes, ship speed, shipwrecks